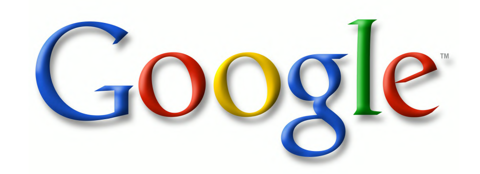





600039744X


600039744X



LETTRES

JOURNAL ET DOCUMENTS

POUR SERVIR

A L'HISTOIRE DU CANAL DE SUEZ.

depuis vingt ans, ont réussi à mener à bonne fin une œuvre souvent aidée et protégée par leur influence et leur concours, parce qu'elle était appuyée sur le verdict de la science et sur les progrès de la civilisation.

Il ne m'appartenait pas de faire moi-même l'histoire complète d'une entreprise dans laquelle tant de contradictions et de luttes, plusieurs années avant la formation d'une Société financière, ont dû forcément mettre en évidence ma personnalité.

Mais, pour en préparer les éléments et pour répondre à la bienveillance de l'Académie, j'ai réuni mes correspondances particulières ou officielles et mes notes, telles

qu'elles ont été successivement écrites suivant les exigences des événements qui se sont produits.

Ce recueil contiendra le récit des principales circonstances qui ont précédé, accompagné et suivi l'ouverture du Bosphore égyptien à la grande navigation, solennité honorée par la présence d'une nombreuse députation des Membres de l'Institut de France.

FERD. DE LESSEPS.

Paris, mai 1875.



LETTRES

JOURNAL ET DOCUMENTS

POUR SERVIR

A L'HISTOIRE DU CANAL DE SUEZ

I

A M. S. W. RUYSSENAERS, CONSUL GÉNÉRAL DES PAYS-BAS, EN ÉGYPTE.

Paris, 8 juillet 1852.

Il y a déjà trois ans que j'ai demandé et obtenu la disponibilité de mon grade de Ministre plénipotentiaire, à la suite de ma mission d'envoyé extraordinaire à Rome.

Depuis 1849 je n'ai cessé d'étudier sous toutes ses faces une question qui avait déjà occupé mon esprit pendant que nous formions en Égypte, il y a vingt ans, nos liens d'amitié.

J'avoue que mon entreprise est encore dans les nuages et je ne me dissimule pas que, tant que je serai seul à la croire possible, ce sera comme si elle était impossible.

Pour la faire accepter par le public, il faudra une base

qui manque. C'est pour avoir cette base que je demande votre coopération.

Il s'agit du percement de l'isthme de Suez, auquel on a songé depuis le commencement des temps historiques, et qui, par cela même, est regardé comme inexécutable. On lit, en effet, dans les dictionnaires de géographie, que le projet aurait été exécuté depuis longtemps, s'il ne devait pas rencontrer des obstacles insurmontables.

Je vous envoie un mémoire, résultat de mes anciennes et de mes nouvelles études. Je l'ai fait traduire en arabe par mon ami Duchenoud, le meilleur interprète du gouvernement. C'est un document tout confidentiel ; vous jugerez si le vice-roi actuel, Abbas-Pacha, est homme à en comprendre l'utilité pour l'Égypte, et s'il est disposé à concourir à son exécution.

II

AU MÊME.

Paris, 15 novembre 1852.

Lorsque vous m'avez écrit qu'il n'y avait aucune chance de faire accepter par Abbas-Pacha l'idée du percement de l'isthme de Suez, j'ai communiqué mon projet à un financier de mes amis, M. Benoit Fould, qui devait s'associer à une opération ayant pour but de créer, à Constantinople, un Crédit mobilier. Il a été frappé de la grandeur de l'entreprise et de l'avantage qu'il y aurait à comprendre. parmi les concessions à demander à la Turquie, le privilége de l'exécution du canal de Suez.

Le négociateur envoyé à Constantinople rencontra des difficultés qui firent renoncer au projet. Un des arguments qui lui furent opposés était l'impossibilité de prendre l'initiative d'un travail à exécuter en Égypte, où le vice-roi avait seul la faculté de l'entreprendre.

Dans cette situation, je laisse dormir mon mémoire sur le percement de l'Isthme, et en attendant des temps plus propices, je m'occuperai d'agriculture et de la construction d'une ferme modèle dans une propriété que vient d'acquérir ma belle-mère, Mme Delamalle.

III

AU MÊME.

La Chénaie, 15 septembre 1854.

J'étais occupé, au milieu de maçons et de charpentiers, à faire élever un étage au-dessus du vieux manoir d'Agnès Sorel, lorsque parut dans la cour le facteur postal apportant le courrier de Paris. Les ouvriers me passèrent de main en main mes correspondances et les journaux. Quelle ne fut pas ma surprise en lisant la nouvelle de la mort d'Abbas-Pacha et de l'avénement au pouvoir de notre ami de jeunesse, l'intelligent et sympathique Mohammed-Saïd! Je descendis bien vite des hauteurs de mes constructions, et je m'empressai d'écrire au nouveau vice-roi pour le féliciter. Je lui rappelai que la politique m'avait fait des loisirs dont je profiterais pour aller lui présenter mes hommages dès qu'il me ferait connaître l'époque de son retour de Constantinople, où il devait aller recevoir son investiture.

Il ne tarda pas à me répondre, et me fixa le commencement de novembre pour notre rencontre à Alexandrie. Je veux que vous soyez un des premiers à savoir que je serai exact au rendez-vous. Quel bonheur de nous retrouver ensemble sur notre vieille terre d'Égypte! Pas un mot à qui que ce soit du projet de percement de l'isthme, avant mon arrivée.

IV

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(*Journal.*)

Alexandrie, 7 novembre 1854.

Le paquebot des Messageries *le Lycurgue* m'a débarqué ce matin, à huit heures, à Alexandrie. L'ami Ruyssenaers, consul général de Hollande, et le ministre de la marine Hafouz-Pacha, sont venus me prendre de la part du vice-roi. Je suis monté dans une voiture de la cour, qui devait me conduire dans une des villas de Son Altesse, située à une lieue d'Alexandrie, sur le bord du canal Mahmoudié. Je trouvai convenable de ne pas traverser Alexandrie sans m'arrêter au Consulat général de France. Je remis à M. Sabatier des dépêches dont je m'étais chargé, à Paris, et où il n'était nullement question de mon projet de canal, dont je n'avais parlé à personne, pas même à mon frère, directeur au ministère des affaires étrangères. Je reçus de M. Sabatier le meilleur accueil ; il me pria, si je venais coucher à Alexandrie, de ne pas descendre ailleurs que dans le palais de France, dont j'avais moi-même fait commencer la construction en 1835, lorsque je gérais le Consulat général.

Je repris ensuite le chemin de la villa Cerisy avec mon cortège de Kawas et de Saïs. Je trouvai, en arrivant, tout un personnel de serviteurs rangés sur les marches de l'escalier, qui me saluèrent par trois fois en étendant leur main droite jusqu'à terre et la reportant ensuite à leur front. C'étaient des Turcs et des Arabes.

En tête se trouvaient un valet de chambre grec et un cuisinier marseillais nommé Ferdinand.

Voici la *description* de mon habitation, que j'avais vu construire autrefois par M. de Cerisy, célèbre ingénieur de nos constructions navales, fondateur de l'arsenal d'Alexandrie, d'où il a fait sortir en peu de temps douze vaisseaux de ligne et douze frégates. M. de Cerisy a beaucoup contribué, sous Méhémet-Ali, à l'affranchissement de l'Égypte. Le pavillon principal est situé au milieu d'un jardin délicieux, entre deux avenues : l'une donnant sur la plaine d'Alexandrie, du côté de la porte de Rosette; l'autre, sur le canal Mahmoudié. Il servait, il y a quelques jours encore, à la princesse qui a donné dernièrement à Saïd-Pacha un fils nommé Toussoum. Les appartements de réception et la salle à manger sont au rez-de-chaussée; au premier, le salon est très-gai : il est entouré de riches divans et a, par quatre grandes fenêtres, la vue des deux avenues ; à la suite est la chambre à coucher avec un lit ouaté à baldaquin; les rideaux sont en beau lampas jaune brodé à fleurs rouges et à franges dorées. Il y a, en outre, intérieurement, des doubles rideaux en tulle broché. A la suite de la chambre, un premier cabinet de toilette dont les meubles, garnis de parfumerie, sont en palissandre et marbre ; au fond, un second cabinet non moins élégant, ayant sur une tablette un grand bassin avec son aiguière en argent; à des porte-manteaux pendaient de longues serviettes moelleuses à broderies d'or.

Je venais de faire l'inspection de mon appartement lorsque sont entrés des intimes du vice-roi. Je les fis causer sur les habitudes de Saïd-Pacha depuis son avénement, sur ses goûts, sur les tendances de son esprit, sur les personnes qui l'entouraient, sur celles qui parais-

saient être dans ce moment en faveur ou en défaveur, toutes choses qu'il est bon de connaître à l'avance lorsqu'on est l'hôte d'un prince. Ces messieurs me dirent que depuis son retour de Constantinople il avait souvent parlé de ma visite, en entretenant son entourage de son ancienne amitié pour moi. Je fus prévenu qu'il m'avait attendu pour m'emmener avec lui au Caire, voyage qu'il doit faire par le désert, le long de la chaîne lybique, à la tête d'un corps d'armée de 10,000 hommes. Ce voyage sera certainement intéressant, il durera de huit à dix jours. Le départ est arrêté pour dimanche prochain.

Je vois arriver un supplément de serviteurs. Ce sont : un kaouadji bachi (cafetier en chef), accompagné de plusieurs aides et un chiboukchi bachi (chef des pipes), escorté de quatre acolytes avec leurs insignes, consistant en une douzaine de longues pipes, à gros bouts d'ambre garnis de diamants. Du reste, la mission de ces personnages n'est pas une sinécure, car dans une maison confortable de grand seigneur turc, les pipes et les petites tasses de café (findjanes) se succèdent et se renouvellent à chaque visite.

Un officier du vice-roi m'est ensuite envoyé et m'annonce que Son Altesse me recevra, à midi, à son palais de Gabbari.

J'ai pensé que, justement parce que j'avais connu le prince lorsqu'il se trouvait dans une tout autre position, il convenait de lui témoigner cette déférence respectueuse que le cœur humain accepte toujours avec plaisir.

J'ai ajusté sur l'habit noir les plaques, les décorations et un grand cordon.

Le vice-roi m'a reçu avec effusion. Saïd-Pacha me

parla de ses souvenirs d'enfance, de l'appui que je lui avais quelquefois donné contre les sévérités de son père, des persécutions qu'il avait subies et de ses malheurs sous le règne d'Abbas-Pacha, enfin de son désir de faire le bien et de rendre la prospérité à l'Égypte. Je le félicitai de ses intentions, ajoutant que si la Providence avait confié le gouvernement le plus absolu de la terre à un prince qui avait acquis dans sa jeunesse une solide instruction et qui, plus tard, avait été rudement éprouvé par la mauvaise fortune, c'était pour un grand but, et que j'étais convaincu qu'il justifierait sa mission.

Il fut question de la prochaine excursion militaire dans le désert, parmi les tribus d'Arabes Bédouins, et il fut convenu que je serais du voyage sans avoir à m'occuper d'aucun préparatif.

Retour par Alexandrie, où je fis une seconde visite à M. Sabatier. Je trouvai réunis chez lui tous les officiers du Consulat général et un certain nombre de Français, mes anciens amis, qui me sautèrent au cou.

En descendant, j'entrai au bureau de la poste française, toujours tenu par le même directeur, M. Gérardin, que j'avais installé, il y a dix-huit ans, lors de la première organisation du service des paquebots-poste, inauguré par M. Philibert Conte, le fils de l'éminent directeur général des postes.

Grand dîner dans la maison hospitalière des Pastré, qui avaient invité le ban et l'arrière-ban de mes anciens amis d'Égypte.

En rentrant à mon pavillon, à onze heures du soir, je trouvai mon personnel rangé dans l'ordre déjà indiqué; le chef cuisinier me montra une table dressée avec luxe, à plusieurs couverts et ornée de fleurs. Il me dit que l'ordre



était donné pour que tous les jours la même table fût servie matin et soir. Je lui répondis que je profiterais seulement de cet ordre pour les déjeuners et que j'allais me retirer dans mon appartement. Deux estafiers s'offrirent pour me soutenir en montant l'escalier, brillamment illuminé. Je me laissai faire pour la première fois avec gravité et sang-froid, ainsi qu'il convenait à l'ami d'un souverain, qui doit paraître habitué à recevoir de pareils hommages.

Le 8 novembre.

Je me lève à cinq heures du matin. J'ouvre les deux fenêtres de ma chambre, vers lesquelles pendent les branches d'arbres que mes connaissances en botanique ne me permettent pas de nommer; l'air est embaumé par les fleurs de ces arbres et par les jasmins qui bordent l'avenue donnant sur le canal; au-delà du canal on voit, quoique le soleil ne soit pas levé, le lac Maréotis, au-dessus duquel passe une légère brise d'une fraîcheur fort agréable.

Je vais faire une visite matinale au vice-roi. Mohammed-Saïd, dès qu'il apprend mon arrivée, sort de ses appartements. Nous nous mettons sur un moelleux divan, dans une galerie ouverte sur le jardin. Après avoir pris la pipe et le café, le vice-roi me mène au balcon de la galerie pour me montrer un régiment de sa garde, qui doit l'accompagner en voyage. Nous allons ensuite essayer dans le jardin des pistolets *revolvers* que je lui ai apportés de France.

Notre promenade terminée, je lui dis que je devais le quitter pour recevoir chez lui des personnes que j'avais

invitées en son nom. Il me remercia de faire si bien les honneurs de *ma* maison.

Je rends visite, dans le voisinage de ma campagne, à Halim-Pacha, frère du vice-roi. Ce jeune prince parle notre langue avec facilité et élégance. Cavalier et chasseur, il m'a dit qu'en cette double qualité, il se trouvait déjà, d'après ce qu'on lui avait rapporté, en confraternité avec moi. Il doit être du voyage au désert, où il fera conduire ses équipages de chasse au faucon et au lévrier. Ses armes et ses gens seront à ma disposition.

Le 9 novembre.

Visite matinale au vice-roi, au palais de son père, à Raz-el-tyn, sur la pointe du port. C'est là qu'est son divan de réception officielle. Il me fait assister à la première audience du nouveau consul général de Sardaigne qui avait à lui présenter ses lettres de créance.

Après l'audience, nous entrons dans les appartements réservés, où nous avons une très-longue et très-intéressante conversation sur les meilleurs principes de gouvernement, mais où il n'est pas dit un mot du canal de Suez, sujet que je ne veux entamer qu'à coup sûr, et lorsque la question sera assez mûre pour que le prince puisse adopter l'idée comme lui appartenant plus encore qu'à moi-même.

Je devais agir avec d'autant plus de prudence que Ruyssenaers se rappelait lui avoir entendu dire, avant son avénement au pouvoir, que son père, Méhémet-Ali, auquel on avait proposé le percement de l'isthme de Suez, y avait renoncé à cause des difficultés que pourrait lui susciter l'Angleterre, et que, quant à lui, s'i

devenait jamais vice-roi d'Égypte, il ferait comme son père.

Ce précédent n'était pas encourageant, mais j'ai la confiance que je réussirai.

Le 11 novembre.

Le vice-roi m'envoie un beau cheval anézé qu'il a fait venir de Syrie. Je suis prévenu qu'il y a, ce matin, une revue de troupes dans une plaine entre Alexandrie et le lac Maréotis. Je monte sur mon coursier et je vais rejoindre le vice-roi; Soliman-Pacha commande les manœuvres; on fait l'exercice à feu. Dans un temps de galop, le prince voit se détacher de sa giberne un gland de diamants, il ne veut pas qu'on le ramasse et nous continuons notre course.

Le 12 novembre.

Le vice-roi m'annonce qu'il va, le jour même, mettre ses troupes en marche pour le voyage au Caire. Il donne l'ordre à son aide de camp de me conduire demain matin à sa première étape.

Le 13 novembre.

J'ai quitté, ce matin, à six heures, le pavillon du vice-roi, monté sur le cheval dont il m'a fait cadeau, suivi d'un autre cheval conduit en main, de deux chameaux portant mes bagages, accompagné de deux Kawas à cheval et de deux Saïs à pied. Rendez-vous avait été donné à Zulfikar-Pacha au palais de Gabarri d'où nous devions, en faisant le tour du lac Maréotis, aller rejoindre le quartier général

du vice-roi. Pour ne pas retarder notre marche, nos chameaux et nos bagages furent placés sous la conduite d'un Kawas. Après avoir laissé à notre droite les anciens bains de Cléopâtre et la tour des Arabes, nous arrivâmes à un puits autour duquel le vice-roi avait, la nuit précédente, placé son campement. Il était parti, à quatre heures du matin, pour traverser le lac dans une partie à peu près desséchée. En suivant les traces des roues de sa voiture qui avaient laissé de profonds sillons dans des endroits où nos chevaux enfonçaient, nous avons pu remarquer que le passage des troupes avait dû être difficile. Pendant toute la route, j'ai entretenu Zulfikar-Pacha, que j'avais connu autrefois, lorsqu'il était le camarade d'enfance de Mohammed-Saïd, de mon projet, dont il comprit l'importance pour l'Egypte; il me promit de profiter de son intimité avec le vice-roi pour chercher à préparer son esprit et à le rendre favorable à mes propositions.

Après la traversée du lac, nous entrons dans cette partie du désert lybique qui, dans l'antiquité, a été un pays habité et civilisé et qui, depuis la conquête arabe, a été abandonné à quelques tribus de Bédouins. On voit de temps en temps, autour d'anciens puits, ces tentes noires en poil de chameau dont parle l'Écriture, et qui sont encore les mêmes en Palestine, en Syrie, en Arabie et sur toute la côte d'Afrique, depuis l'Égypte jusqu'au Maroc.

Le ciel se couvre un peu, une petite brise nous donne plus de fraîcheur que de l'autre côté du lac. J'assiste à une scène du désert. Un chien est occupé à dépecer un animal mort; à quelques pas de lui se promènent gravement, sans se déranger à notre approche, des oiseaux de proie attendant leur tour.

Il est onze heures; Zulfikar et moi nous prenons, tout

en cheminant, du biscuit et des bâtons de chocolat. qui remplaçaient avec avantage dans nos fontes des armes inutiles.

D'une hauteur nous apercevons le camp du vice-roi. Un Bédouin dit que nous y serons dans une demi-heure, mais, ici comme partout, les paysans donneurs de renseignements abrégent les distances. Je juge que nous en avons au moins pour deux heures. Ne redoutant ni la chaleur ni l'exercice, je poursuis avec plaisir ma route, sans mettre pied à terre.

Nous arrivons au camp à deux heures et demie; le vice-roi fait sa sieste; une tente est préparée à côté de la sienne pour Zulfikar-Pacha et pour moi. On y a installé un lit en fer avec un bon matelas, une couverture en soie ouatée, une natte, des pliants et une table en acajou.

On nous apporte la pipe et le café, puis on nous présente des bassins et des aiguières en argent; on nous asperge d'eau de rose; c'est la cérémonie qui précède le repas.

On nous sert une collation sur un plateau que soutient un escabeau et autour duquel nous prenons place. Sept à huit plats se succèdent. Je me disposais à me servir de mes doigts, comme mon compagnon, lorsqu'on met devant moi un couvert complet : cuillère, fourchette, couteau et assiette en porcelaine de Sèvres. Nous nous conformons à la prescription du prophète; il n'y a pas de vin, et nous nous contentons d'une excellente eau dans laquelle surnagent des morceaux de glace.

La musique militaire nous annonce le réveil du vice-roi; je sors de ma tente au moment où il sort de la sienne : il m'appelle et nous entrons chez lui. Il me raconte comment il a fait traverser le lac à son artillerie, courant

à cheval d'une batterie à l'autre, excitant et encourageant chacun, car tout le monde l'ayant prévenu qu'il ne pourrait jamais franchir ce passage, il avait mis son amour-propre à le traverser. Il était fort gai. Nous restâmes plus de deux heures à causer tout seuls sur beaucoup de sujets qui m'intéressèrent vivement et qui en définitive avaient pour objectif, d'une manière générale, de chercher à illustrer le début de son règne par quelque grande et utile entreprise. Le prince me prêta beaucoup d'attention et me montra une complète confiance. Le temps passa rapidement. Nous fûmes avertis par la cérémonie des ablutions que l'heure du dîner était venue.

Le dîner fini, un courrier venant d'Alexandrie apporta au vice-roi sa correspondance de Constantinople, venue par un de ses bateaux à vapeur. Il se fit lire ses lettres par Zulfikar-Pacha, et à mesure, il me traduisait ce qu'elles contenaient.

C'étaient des dépêches de son agent à Constantinople et de Reschid-Pacha, le grand vizir. Parmi ces dépêches il m'en montra une, me disant qu'elle lui était écrite directement par la favorite du sultan, avec des remercîments pour un cadeau de 150,000 piastres. La lettre faisait en outre, de la part de Sa Majesté impériale, des compliments sur la bonne tenue des troupes égyptiennes dernièrement envoyées en Turquie.

Les nouvelles de Sébastopol vont jusqu'au 2; la ville n'était pas encore prise. Les amiraux auraient déclaré aux généraux de terre que dans un mois la mer ne serait plus tenable. Cette circonstance allait provoquer une attaque décisive qui coûterait de dix à quinze mille hommes aux armées alliées. Je quittai le vice-roi à dix heures du soir.

Nous devons rester ici trois jours pour attendre deux régiments d'infanterie qui nous arrivent demain et deux régiments de cavalerie qui nous rejoindront après-demain.

Le 14 novembre.

Je suis sur pied à cinq heures du matin. Les soldats commencent à sortir de leurs tentes. Le ciel est pur et encore étoilé. La lune éclaire une vaste plaine qui, malgré sa nudité, ne manque pas de charme.

Je vais souhaiter le bonjour au vice-roi dont j'entends la voix. Nous fumons une pipe, nous prenons le café et nous montons à cheval pour aller au devant des deux régiments attendus. Ces troupes paraissent bientôt, elles sont fraîches et en bon état. Parties hier matin d'Alexandrie, elles n'avaient, pour chaque homme, que trois biscuits. Les Arabes ont une grande sobriété et ne s'en portent que mieux. La revue passée, chacun de nous rentre sous sa tente.

Je suis interrompu par la visite du prince Halim-Pacha, frère du vice-roi, qui est venu planter sa tente à une lieue de notre campement. Il m'annonce que des Bédouins envoyés par lui à la découverte l'ont prévenu qu'à deux ou trois heures de marche ils connaissaient des troupeaux de gazelles. Il organisera une chasse pour le jour où nous nous mettrons en route.

Il est dix heures, le vice-roi nous fait prévenir que le déjeuner est servi ; nous nous rendons dans sa tente avec Halim-Pacha.

On amène ensuite les chevaux du prince Halim qui retourne à son campement. Chacun se retire. Je fais seller

mon cheval et je parcours au galop les terrains plats et les rares collines qui entourent le camp. D'un côté, le désert s'étend à perte de vue; de l'autre, il est limité par le lac Maréotis, et plus loin par la mer. Je fais lever sous les pieds de mon cheval un gros chacal qui avait sans doute établi là son point d'observation pour venir, la nuit, rôder autour du camp et y trouver sa pâture; je le poursuis pendant dix minutes à fond de train, je le touche presque du bout de ma cravache et je le perds bientôt au milieu des broussailles.

A mon retour, je trouve le vice-roi devant sa tente; je mets pied à terre et je vais avec le prince jusqu'à un obusier qu'il avait fait placer pour atteindre une cible à 450 mètres. Plusieurs obus ont été lancés sans résultat. Deux compagnies de chasseurs ont également essayé, mais quoique les tireurs aient approché du but, ils ne l'ont point touché.

La nuit arrive, les feux de bivouac s'allument. La musique du vice-roi joue des airs et des marches de tous les pays, y compris la *Marseillaise* et l'hymne de Riégo. Les Égyptiens, peuple le plus gai de la terre, se forment en rond devant leurs tentes et chantent, en frappant des mains en cadence, les airs de leur pays. Le vice-roi qui n'a pas d'appétit, probablement parce que ses artilleurs n'ont pas fait preuve d'adresse, se retire chez lui et envoie son dîner dans ma tente.

Le 15 novembre.

A cinq heures du matin je n'étais pas encore habillé. Qui m'aurait vu, devant ma tente, avec ma robe de chambre rouge, semblable à la pelisse d'un chérif de la

Mecque, faisant mes ablutions jusqu'au coude, m'aurait pris pour un vrai croyant, et, du temps de l'inquisition, j'aurais été brûlé vif, car vous savez que parmi les cas qui provoquaient les tortures et les autodafé figurait en première ligne le lavage des bras jusqu'au coude.

Le camp commence à s'animer, la fraîcheur annonce le prochain lever du soleil. Je me couvre de vêtements plus chauds que ma robe de chambre et je reviens à mon observatoire. Quelques rayons de lumière commencent à éclairer l'horizon ; à ma droite, l'orient est dans toute sa limpidité ; à ma gauche, l'occident est sombre et nuageux.

Tout à coup, je vois apparaitre, de ce côté, un arc-en-ciel aux plus vives couleurs, dont les deux extrémités plongeaient de l'ouest à l'est. J'avoue que j'ai senti mon cœur battre violemment et j'ai eu besoin d'arrêter mon imagination qui voyait déjà dans ce signe d'alliance dont parle l'Écriture le moment arrivé de la véritable union entre l'Occident et l'Orient du monde et le jour marqué pour la réussite de mon projet.

Le vice-roi m'aide à sortir de mes réflexions. Il s'avançait vers moi. Nous nous souhaitons le bonjour par une bonne et franche poignée de main à la française. Il me dit qu'il a le projet de faire ce matin une partie de la promenade dont je lui avais parlé la veille, afin de voir, des hauteurs, toutes les dispositions de son camp. Nous montons à cheval, précédés de deux lanciers et suivis de l'état-major. Arrivé à un point culminant, dont le sol est parsemé de pierres signalant d'anciennes constructions, le vice-roi trouve cet endroit très-convenable pour préparer le départ du lendemain. Il envoie un aide de camp pour faire diriger de ce côté sa tente et sa voiture, espèce d'omnibus traîné par six mules et disposé en chambre à

coucher. La voiture est enlevée au galop par les mules jusqu'au haut de la colline. Nous nous asseyons à son ombre. Devant nous, le vice-roi fait élever par ses chasseurs un parapet circulaire formé de pierres ramassées sur le sol. On pratique une embrasure et l'on y place un canon qui salue le reste des troupes arrivant d'Alexandrie et dont les têtes de colonnes paraissent au delà du camp.

Il est dix heures et demie; le vice-roi ayant déjeuné avant la promenade, je vais en faire autant avec Zulfikar-Pacha. En quittant le vice-roi, je veux lui montrer que son cheval, dont j'ai éprouvé les solides jarrets pendant ma première journée de voyage, est un sauteur de première force; tout en le saluant, je fais franchir d'un bond le parapet de pierres par mon anézé et je continue mon galop sur le penchant de la colline jusqu'à ma tente. Vous verrez que cette imprudence a peut-être été une des causes de l'approbation donnée à mon projet par l'entourage du vice-roi, approbation qui était nécessaire. Les généraux qui sont venus partager mon déjeuner m'ont fait compliment, et j'ai remarqué que ma hardiesse m'avait considérablement grandi dans leur estime.

J'avais jugé que le vice-roi était suffisamment préparé, par mes précédentes conversations générales, à reconnaître l'avantage qu'a tout gouvernement à faire exécuter par des compagnies financières les grands travaux d'utilité publique. Guidé par l'heureux pressentiment de l'arc-en-ciel, j'espérais que la journée ne se passerait pas sans une décision au sujet du percement de l'isthme de Suez.

A cinq heures du soir je remonte à cheval et je retourne dans la tente du vice-roi, escaladant de nouveau le para-

pet dont je viens de parler. Le vice-roi était gai et souriant ; il me prend par la main, qu'il garde un instant dans la sienne, et me fait asseoir sur son divan à côté de lui. Nous étions seuls ; l'ouverture de la tente nous laissait voir le beau coucher de ce soleil dont le lever m'avait si fort ému le matin. Je me sentais fort de mon calme et de ma tranquillité, dans un moment où j'allais aborder une question bien décisive pour mon avenir. Mes études et mes réflexions sur le canal des deux mers se présentaient clairement à mon esprit, et l'exécution me semblait si réalisable que je ne doutais pas de faire passer ma conviction dans l'esprit du prince. J'exposai mon projet, sans entrer dans les détails, en m'appuyant sur les principaux faits et arguments développés dans mon mémoire que j'aurais pu réciter d'un bout à l'autre. Mohammed-Saïd écouta avec intérêt mes explications. Je le priai, s'il avait des doutes, de vouloir bien me les communiquer. Il me fit avec beaucoup d'intelligence quelques objections auxquelles je répondis de manière à le satisfaire, puisqu'il me dit enfin : « *Je suis convaincu, j'accepte votre* « *plan ; nous nous occuperons, dans le reste du voyage, des* « *moyens d'exécution ; c'est une affaire entendue ; vous* « *pouvez compter sur moi.* »

Là dessus, il fait appeler ses généraux, les engage à s'asseoir sur des pliants rangés devant nous et leur raconte la conversation qu'il vient d'avoir avec moi, les invitant à donner leur opinion sur les propositions de *son ami*. Ces conseillers improvisés, plus aptes à se prononcer sur une évolution équestre que sur une immense entreprise dont ils ne pouvaient guère apprécier la portée, ouvraient de grands yeux en se tournant vers moi et me faisaient l'effet de penser que l'ami de leur maître, qu'ils

venaient de voir si lestement franchir à cheval une muraille, ne pouvait donner que de bons avis. Ils portaient de temps en temps la main à la tête en signe d'adhésion, à mesure que le vice-roi leur parlait.

On apporta le plateau du dîner et, de même que nous avions tous été du même avis, nous plongeâmes nos cuillères dans la même gamelle, qui contenait un excellent potage. Tel est le fidèle récit de la plus importante négociation que j'aie jamais faite et que je ferai jamais.

Vers huit heures, je pris congé du vice-roi qui m'annonça le départ pour le lendemain matin, et je rejoignis mon campement. Zulfikar-Pacha, en me voyant, devine mon succès et partage ma satisfaction. Camarade d'enfance du vice-roi et son plus intime confident, il m'avait puissamment aidé, pour amener le résultat auquel nous venions d'arriver.

Je n'étais pas disposé au sommeil ; je me mis à crayonner mes notes de voyage et à donner le dernier coup de lime au mémoire *improvisé* que m'avait demandé le vice-roi, et qui était déjà préparé depuis deux ans.

Voici ce mémoire, adressé du camp de Maréa, le 15 novembre 1854, à S. A. Mohammed-Saïd, vice-roi d'Égypte et dépendances :

La jonction de la mer Méditerranée et de la mer Rouge par un canal navigable est une entreprise dont l'utilité a appelé l'attention de tous les grands hommes qui ont régné ou passé en Égypte : Sésostris, Alexandre, César, le conquérant arabe Amrou, Napoléon Ier et Mohammed-Ali.

Un canal communiquant par le Nil avec les deux mers a déjà existé dans l'antiquité pendant une première période dont on ne connaît pas la durée, sous les anciennes dynasties égyptiennes ; pendant une seconde période de 445 ans, depuis les

premiers successeurs d'Alexandre et la conquête romaine, jusque vers le quatrième siècle avant l'hégire, et enfin, pendant une troisième période de 130 ans, après la conquête arabe.

Napoléon, dès son arrivée en Égypte, chargea une commission d'ingénieurs de rechercher s'il serait possible de rétablir et de perfectionner cette voie de communication. La question fut résolue d'une manière affirmative, et lorsque le savant M. Lepère lui remit le rapport de la commission, il dit : « La « chose est grande; ce ne sera pas moi qui, maintenant, pour- « rai l'accomplir, mais le gouvernement turc trouvera peut- « être un jour sa gloire dans l'exécution de ce projet. »

Le moment est arrivé de réaliser la prédiction de Napoléon. L'œuvre du percement de l'isthme de Suez est certainement destinée, plus que toute autre, à contribuer à la conservation de l'Empire ottoman, et à démontrer à ceux qui proclamaient naguère sa décadence et sa ruine, qu'il possède encore une existence féconde, et qu'il est capable d'ajouter une page brillante à l'histoire de la civilisation du monde.

Pourquoi les gouvernements et les peuples de l'Occident se sont-ils réunis pour maintenir le Grand Seigneur dans la possession de Constantinople, et pourquoi la puissance qui a voulu menacer cette situation a-t-elle rencontré l'opposition armée de l'Europe? Parce que le passage de la Méditerranée à la mer Noire a une telle importance, que la puissance européenne qui en deviendrait maîtresse dominerait toutes les autres et renverserait un équilibre que tout le monde est intéressé à conserver.

Que l'on établisse sur un autre point de l'Empire ottoman une position semblable et encore plus importante, que l'on fasse de l'Egypte le passage du commerce du monde par le percement de l'isthme de Suez, et l'on créera en Orient une double situation inébranlable; car, pour ce qui concerne le nouveau passage, les grandes puissances européennes, par la crainte de voir l'une d'elles s'en emparer un jour, regarderont comme une question vitale la nécessité d'en garantir la neutralité.

M. Lepère demandait, il y a cinquante ans, dix mille ou-

vriers, quatre années de travail et 30 à 40 millions pour la restauration de l'ancien canal indirect; il concluait à la possibilité du percement direct de l'isthme de Suez à Péluse.

M. Paulin Talabot, l'un des trois célèbres ingénieurs choisis il y a dix ans, avec MM. Stephenson et Negrelli, par une société d'études du canal des deux mers, avait adopté la voie indirecte d'Alexandrie à Suez, en profitant du barrage pour la traversée du Nil. Il évaluait la dépense totale à 130 millions pour le canal et à 20 millions pour le port et la rade de Suez.

M. Linant-Bey qui, depuis trente années, dirige avec habileté des travaux de canalisation en Égypte, qui a fait sur les lieux, de la question du canal des deux mers, l'étude de toute sa vie et dont l'opinion mérite une sérieuse attention, avait proposé de trancher l'isthme sur une ligne presque directe dans sa partie la plus étroite, en établissant un grand port intérieur dans le bassin du lac Timsah, et en rendant abordable aux plus grands navires les passages de Péluse et de Suez sur la Méditerranée et sur la mer Rouge.

Le général du génie Gallice-Bey, auteur et directeur des fortifications d'Alexandrie avait, de son côté, présenté à Mohammed-Ali un projet de percement de l'isthme conforme au plan proposé par M. Linant-Bey.

M. Mougel-Bey, directeur des travaux du barrage du Nil, ingénieur en chef des ponts et chaussées, avait également entretenu Mohammed-Ali de la possibilité et de l'utilité du percement de l'isthme de Suez, et en 1840, sur la demande de M. le comte Walewski, alors en mission en Égypte, il fut chargé de faire en Europe des démarches préliminaires auxquelles les événements politiques ne permirent pas de donner suite.

Un examen approfondi déterminera celui des tracés qui conviendra le mieux, mais l'entreprise étant reconnue exécutable, il n'y a plus qu'à faire choix du meilleur projet.

Toutes les opérations à entreprendre, quelque difficiles qu'elles soient, ont cessé d'effrayer l'art moderne. Leur réussite ne peut plus être mise en doute aujourd'hui : c'est une question d'argent que l'esprit d'entreprise et d'association ne manquera pas de résoudre si les bénéfices qui devront en résulter sont en rapport avec la dépense.

Il est facile de démontrer que la dépense du canal de Suez en admettant le devis le plus élevé, n'est pas hors de proportion avec l'utilité et les profits de cette grande œuvre, qui abrégerait de plus de moitié la distance des principales contrées de l'Europe et de l'Amérique, pour se rendre dans les Indes.

Ce résultat est rendu évident dans le tableau suivant dressé par le professeur de géologie, M. Cordier :

INDICATION des PORTS D'EUROPE ET D'AMÉRIQUE	LIEUES par le CANAL DE SUEZ	LIEUES par L'ATLANTIQUE.	DIFFÉRENCES.
Constantinople (distance jusqu'à Bombay). . . .	1.800	6.100	4.300
Malte	2.062	5.800	3.778
Trieste.	2 340	5.980	3 620
Marseille	2 374	5.650	3.276
Cadix	2.224	5.200	2.976
Lisbonne.	2.500	5.350	2.850
Bordeaux.	2.800	6.650	2 850
Le Havre.	2.824	5.800	2 976
Londres.	3.100	5.950	2 850
Liverpool.	3.050	5.900	2 850
Amsterdam.	3.100	5 950	2.850
Saint-Pétersbourg	3 700	6.550	2 850
New-York.	3.761	6.200	2.439
La Nouvelle-Orléans. . .	3.724	6.450	2.726

Devant de pareils chiffres, les commentaires deviennent inutiles ; ils font voir que toutes les nations de l'Europe et même les Etats-Unis d'Amérique, sont également intéressés à l'ouverture du canal de Suez aussi bien qu'à la neutralité rigoureuse et inviolable de ce passage.

Mohammed-Saïd a déjà compris qu'il n'a pas d'œuvre à exécuter qui, par la grandeur de l'utilité de ses résultats, puisse entrer en parallèle avec celle que je lui propose. Pour son

règne, quel beau titre de gloire! pour l'Égypte, quelle source intarissable de richesses! Les noms des souverains égyptiens qui ont élevé les Pyramides, ces monuments de l'orgueil humain, restent ignorés. Le nom du prince qui aura ouvert le grand canal maritime sera béni de siècle en siècle jusqu'à la postérité la plus reculée.

Le pèlerinage de la Mecque assuré en tout temps, et devenu facile pour tous les Musulmans; une impulsion immense donnée à la navigation à vapeur et aux voyages de long cours; les pays qui bordent la mer Rouge et le golfe Persique, la côte orientale d'Afrique, l'Inde, le royaume de Siam, la Cochinchine, le Japon, le vaste empire de la Chine, les îles Philippines, l'Australie et cet immense archipel vers lequel tend à se porter l'émigration de la vieille Europe, rapprochés de près de 3,000 lieues du bassin de la Méditerranée ainsi que du nord de l'Europe et de l'Amérique, tels sont les effets soudains, immédiats du percemeut de l'isthme de Suez.

On a calculé que la navigation de l'Europe et de l'Amérique par le cap de Bonne-Espérance et le cap Horn, peut entretenir un mouvement annuel de 6 millions de tonneaux, et que sur la moitié seulement de ces tonneaux, le commerce du monde réaliserait un bénéfice de 150 millions de francs par an en faisant passer les navires par le golfe Arabique.

Il est hors de doute que le canal de Suez donnera lieu à une augmentation considérable de tonnage, mais en comptant seulement sur 3 millions de tonneaux, on obtiendra encore un produit annuel de 30 millions de francs par la perception d'un droit de 10 francs par tonneau, qui pourrait être réduit en proportion de l'augmentation de la navigation.

En terminant cette note, je crois devoir appeler l'attention de Votre Altesse sur les préparatifs qui se font actuellement en Amérique pour établir, entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, de grandes voies de communication, et sur les résultats qu'aurait pour le commerce du monde et par suite pour l'avenir de la Turquie l'ouverture de ces voies nouvelles, si l'isthme qui sépare la Méditerranée de la mer Rouge devait rester longtemps encore fermé au commerce et à la navigation.

La différence capitale qui existe entre l'isthme de Panama et l'isthme de Suez, c'est que le premier, élevé et montagneux, ne paraît pas pouvoir admettre un canal maritime continu, tandis que tout, dans le second, semble disposé pour cette solution. Il en résulte qu'on a été amené à adopter pour l'isthme américain une voie mixte composée d'un canal et d'un chemin de fer. Malgré l'infériorité des résultats, la dépense présumée est bien supérieure à celle qu'entraîne le canal maritime de Suez où les bâtiments de grande dimension pourront passer sans rompre charge, et si, pour réaliser une solution imparfaite, les nations les plus intéressées ont déjà répondu au premier appel, si les conventions qui établissent la neutralité de la voie américaine, ont été acceptées sans difficulté, n'est-ce pas un signe que le moment de traiter la question de l'isthme de Suez est arrivé? N'en faut-il pas conclure que cette grande œuvre, bien autrement importante pour l'avenir du monde, est désormais à l'abri de toute opposition sérieuse et que les tentatives qui auraient pour but d'en amener la réalisation seront soutenues par la sympathie universelle et par le concours actif et énergique des hommes éclairés de tous les pays.

Signé : FERDINAND DE LESSEPS.

L'emplacement de Maréa où nous sommes campés, appelé *Gheil* en arabe, garde quelques vestiges d'antiquités. J'ai remarqué plusieurs fûts de colonnes et une vaste citerne à moitié démolie ayant une douzaine d'arceaux en ogive; toutes les collines environnantes sont parsemées de pierres de taille. L'eau est abondante et très-bonne. Ibrahim, personnage très-officieux, qui mérite une mention particulière, s'était empressé d'aller en puiser à la citerne. Cet individu me paraît représenter très-bien le côté rusé et intéressé de l'Arabe familiarisé avec l'Européen. Il avait rencontré Clot-Bey sur la place d'Alexandrie, avait prétendu qu'il avait été soigné autrefois par lui et avait déclaré qu'il s'attachait à son service.

Il était donc venu au camp avec le nouveau maître auquel il s'était imposé. Dès qu'il me vit arriver, il s'aperçut que je jouais le premier rôle dans l'entourage du vice-roi. Ses attentions passèrent de mon côté; il me dit que « j'étais dans son œil, » qu'il s'attachait à moi et qu'il était décidé à ne pas me quitter tant que je resterais en Égypte. Cette conversion brusque, dont je fis part à mes compagnons, ne me donnait pas une opinion favorable de la moralité d'Ibrahim, mais il était si attentif pour tout ce dont nous pouvions avoir besoin, du matin au soir, si intelligent dans son service, que nous lui laissâmes le soin, qu'il s'était déjà attribué, de présider à tous les détails de notre campement, de faire lever la tente au départ, de la faire charger sur les chameaux avec les bagages, de la faire dresser et disposer avant notre arrivée à l'étape suivante où il devait nous attendre pour nous présenter, à notre descente de cheval, de l'eau fraîche et une tasse de café.

Le 16 novembre.

Je me lève avec le jour. Ibrahim, l'oreille au guet, m'apporte la bassine, l'aiguière et le savon. Il n'y a encore aucun mouvement autour de nous et la tente du vice-roi, qui est toujours enlevée la première, est encore debout. J'écris en France pour vous envoyer la bonne nouvelle. Zulfikar-Pacha fera partir un courrier à dromadaire pour Alexandrie. J'arrange mes affaires dans ma valise, ne laissant jamais ce soin à personne, je fais plier mon lit, mes chevaux sont sellés et m'attendent tenus par les saïs. Je vais aux informations chez le vice-roi. Il me retient à déjeuner. Pendant qu'on nous sert le café, un coup de canon annonce l'ordre de lever le camp. En un instant

nous voyons enlever et charger sur les chameaux des milliers de tentes. Cette caravane passe la première devant nous, elle tourne le dos au lac Maréotis et prend la route du désert, faisant bientôt l'effet d'un long ruban qui se déroule au loin. Les régiments d'infanterie se forment sur trois colonnes, flanquées de tirailleurs, suivies de l'artillerie et de la cavalerie. Le vice-roi monte à cheval; je suis à sa droite; Selim-Pacha, son général de cavalerie, est à sa gauche. Ce Selim-Pacha est un des anciens élèves de l'école de Giseh; je l'avais vu débuter, en 1833, sous les ordres du colonel français Varin. Nous quittons au galop le mamelon où nous nous trouvions pour nous placer sur un plateau situé en face; l'armée défile au-dessous de nous entre les deux buttes; les soldats poussent des hourrahs et agitent leurs fusils lorsqu'ils passent devant le vice-roi; le soleil fait briller les armes; un escadron de cuirassiers, avec l'ancien casque sarrasin, a surtout une tenue remarquable. Les brunes figures des Arabes font très-bien sous le casque. Le défilé terminé, nous allons prendre la tête de l'armée, précédés d'une douzaine de cavaliers bédouins servant d'éclaireurs et de guides; de nouvelles acclamations saluent le vice-roi et se mêlent aux musiques militaires. Ces lieux n'avaient pas vu d'armée en marche depuis l'expédition du général Bonaparte. Nos braves soldats de la République avaient éprouvé bien des fatigues et des privations là où nous faisions une promenade militaire, avec tout le confortable possible, à un demi-siècle de distance.

Nous prenons la direction Est. Le vice-roi, après deux heures de marche, ordonne une halte autour d'une construction servant de tombeau à un marabout, feu le cheik Abou-Hadidja. On prend une demi-heure de repos.

Le vice-roi fait avancer sa voiture-chambre à coucher. Comme l'allure des troupes ne leur permettait pas d'arriver à la prochaine étape avant la nuit, je prends les devants, à cheval, avec Zulfikar-Pacha.

Nous arrivons au moment du coucher du soleil à Gavazi, petit village habité par une population mixte d'Arabes bédouins et de fellahs.

Le vice-roi n'arriva, avec ses troupes, que deux heures après nous; il m'envoya demander comment je me trouvais; lui, il allait se reposer et m'enverrait son dîner auquel travaillait, à la lueur d'une douzaine de machallas ou torches, une escouade de vingt-cinq à trente cuisiniers et marmitons. J'allai voir ce laboratoire en plein air. Trois rangées de chaudières, alignées sur des sillons creusés en terre, composaient l'appareil que chauffaient des fagots étendus dans les creux. Ce genre de fourneaux n'est pas économique pour la combustion du bois; mais il est promptement établi.

Je rentre dans ma tente où l'on nous sert le dîner. Zulfikar-Pacha et les principaux officiers généraux viennent y prendre part. Le repas fini, on enlève la table et notre tente devient salon. Elle est d'ailleurs un peu le rendez-vous de l'état-major; on y vient aux informations, on y fait le kief; Zulfikar-Pacha y tient la correspondance, ouvre les lettres du vice-roi, reçoit les courriers, les expédie et donne les ordres au nom du prince.

Le 17 novembre.

A sept heures, le vice-roi était sur pied devant sa tente, voisine de la nôtre. Je vais au devant de lui; il me dit que les trompettes de la cavalerie, campée trop près



de lui, l'ont désagréablement réveillé de fort bonne heure. Il va faire planter sa tente à cent mètres plus loin. Il veut d'ailleurs avoir de l'espace devant lui pour y placer des cibles et faire tirer ses artilleurs et ses chasseurs.

Cette journée est nécessaire pour faire reposer les troupes, qui peuvent se baigner et laver leurs effets dans le canal. Je laisse le vice-roi à ses préparatifs, et après une promenade à cheval, je viens le trouver lorsqu'il est occupé à faire exercer ses tirailleurs sur une cible distante de 500 mètres.

Aucun des chasseurs n'avait encore touché; je prends la carabine des mains de l'un d'eux; je leur montre comment ils doivent tenir leur arme pour viser, la crosse bien appuyée à l'épaule, ayant soin de ne pas lâcher la détente par une secousse brusque, comme ils faisaient. L'officier m'engage à joindre l'exemple au précepte; je frappe le but au milieu. Le vice-roi fait alors apporter sa carabine de fabrique allemande: je l'essaye, et j'atteins le but du premier coup. Je ne recommence pas, de peur de compromettre la réputation de bon tireur que je viens d'acquérir.

Je rentre dans ma tente, où le déjeuner nous attendait. Après le déjeuner, nous faisons cercle devant la tente. Le *cheik Masri*, qui avait donné au vice-roi des preuves de dévouement lorsqu'il était persécuté par Abbas-Pacha, et que, depuis son avénement, il avait attaché à sa maison, nous raconte la guerre qui a eu lieu, il y a six mois, entre une grande tribu de la haute Égypte et celle des *Ouled-Ali*, dont il fait partie. La tribu des Ouled-Ali campe dans les déserts s'étendant depuis le lac Maréotis au bord de la mer, jusqu'aux frontières de Tripoli. Elle vient cultiver les terres limitées par les derniers canaux

qui séparent le désert des provinces de la basse Égypte. Pour 50,000 âmes, elle compte 10,000 fusils. Les Ouled-Ali s'attendant à une attaque de leurs ennemis, lancés contre eux par la politique d'Abbas-Pacha, avaient formé un corps de 6,000 hommes et d'un certain nombre de femmes dont la mission consiste à exciter les combattants par leurs chants et leurs cris. Dans l'action, elles sont montées sur des chameaux et sont plus exposées que les hommes. Les Ouled-Ali se retranchèrent, au moyen de sacs de terre et de fascines, près du village de Hoche où nous devons aller demain. Là, ils attendirent leurs adversaires, qui perdirent dans leur attaque 200 hommes. Du côté des Ouled-Ali, il y eut quatre femmes et trois hommes tués. Les Bédouins de la haute Egypte s'enfuirent et ne revinrent plus.

Le 18 novembre.

Départ deux heures avant le jour. Le vice-roi était déjà en route. Nous le rejoignons, à dix heures du matin, à *Hoche*, où il nous attendait sous la tente du gouverneur de la province. Dans ce village, se sont rassemblés plus de cent chefs bédouins de la tribu des Ouled-Ali. Ils sont tous d'une haute stature et ont les traits fins et intelligents. Les troupes arrivent; les tentes se dressent. Il fait une terrible chaleur; tout le monde cherche l'ombre.

Le chef qui commmandait, pendant le combat dont je viens de parler, nous rend visite, accompagné de son fils, grand garçon de six pieds de haut comme lui. Le prince Halim-Pacha se joint à nous. Nous avons laissé à droite le pays des Gazelles; ce serait trop loin pour y aller, et je tiens à ne pas me séparer du vice-roi, avec

lequel j'aime à causer, voulant profiter de la facilité que me donne le voyage d'être seul avec lui plusieurs fois par jour.

Nous repartons à trois heures avec le vice-roi; les troupes restent à Hoche. Des Bédouins nous précèdent, d'autres nous escortent à droite et à gauche. Ils lancent de temps en temps leurs chevaux, évoluent et tirent des coups de fusil. Ils font ce qu'ils appellent la *fantasia*.

Nous arrivons à Zaoui-el-Khamour au coucher du soleil. Le vice-roi, dont les heures de repas sont très-irrégulières, m'engage à ne pas l'attendre et charge Zulfikar-Pacha de me faire apporter le diner. Nous nous installons dans notre tente où Ibrahim avait fait mettre tout en ordre. Vers neuf heures, je me disposais à me reposer lorsque j'entends des chants de femme mêlés au son des tambours de basque et des castagnettes métalliques. Paolini-Bey vient me chercher de la part du vice-roi, qui a permis à des almées, venues de la ville voisine, de se livrer à leurs exercices. Le vice-roi me fait asseoir à côté de lui sur son divan; les almées sont accroupies en cercle sur le tapis, l'une d'elle est très-richement vêtue. « Cette coquine, me dit le vice-roi, a sur elle pour plus de dix mille francs de broderies et de bijoux. » Les chants recommencent. Ce sont des strophes improvisées en l'honneur du prince. De temps en temps le kaouadji bachi (chef cafetier) se place devant les chanteuses en les frappant sur la joue, comme on le ferait à un enfant, et leur faisant avaler des sucreries et des sirops. Après les chants, deux almées se lèvent, se placent en face l'une de l'autre, comme les *ballerines* espagnoles, et exécutent leurs danses. Deux autres almées succèdent aux premières, après quoi la troupe vient défiler devant le vice-

roi, lui baise respectueusement les pieds et est congédiée.

Le 19 novembre.

On se met en marche à sept heures. A neuf heures, halte. Le vice-roi laisse le cheval et monte dans sa voiture. Nous prenons les devants avec Halim-Pacha. Nous arrivons, vers midi, devant Yahoudié, village tout à fait égyptien. Nous passons sur une digue pour atteindre un petit îlot au milieu d'une plaine cultivée et à moitié inondée. Nous aurons là un site ombragé qui nous sera fort agréable. Nous y parvenons en traversant un terrain où nos chevaux enfoncent un peu. L'endroit est délicieux : des tamaris, des sycomores, des saules, des mûriers entourent une pièce d'eau et forment un petit bois circulaire. Le charme de cette oasis offre un grand contraste avec les buttes de sable que nous venons de parcourir et qui vont causer beaucoup d'embarras pour le passage de l'artillerie.

A deux heures, nous voyons de l'autre côté de la digue le vice-roi à cheval, suivi de son bataillon de chasseurs. Les bagages avaient précédé, les tentes étaient déjà dressées au milieu des dunes de sable. Je vais retrouver la mienne où commençait à se reposer Zulfikar-Pacha. Le vice-roi, fatigué, s'était retiré chez lui. Je vais ensuite le voir ; nous restons ensemble une heure. Il a donné l'ordre de faire réunir sur le Nil, près de Néguileh, où nous serons demain, une dizaine de bateaux à vapeur. Il me prévient qu'à bord de son steamer j'aurai à lui donner lecture, à tête reposée, de mon mémoire sur le canal de Suez et de mon projet de firman de concession.

Le vice-roi devait se coucher de bonne heure pour être prêt le lendemain de grand matin. Je le quitte et je trouve dans ma tente Halim-Pacha et les généraux avec lesquels nous dînons.

Le 20 novembre.

Le vice-roi ne s'est pas levé aussitôt qu'il l'avait dit. Il est vrai que la veille sa soirée n'avait pu être aussi tranquille qu'il l'espérait. On était venu l'avertir que l'artillerie ne pouvait pas franchir les dunes de sable. Une douzaine de chevaux étaient déjà morts de fatigue; il envoya du renfort et, à force de bras et de mules, on réussit à sortir de ce mauvais pas.

A huit heures, on ordonna les préparatifs du départ. Pendant qu'on plie notre tente, un aigle vient planer au-dessus de nous. Zulfikar-Pacha me fait remettre son fusil; j'ajuste l'aigle qui tombe à mes pieds. Si je cite ce fait, insignifiant par lui-même, c'est qu'il doit avoir de l'influence sur l'opinion publique en Égypte pour le succès de mon entreprise.

Nous montons à cheval avec le vice-roi. Après une demi-heure de marche sur une digue, nous mettons pied à terre à l'entrée d'un village et à l'ombre de deux immenses sycomores, ayant autour de nous de vastes tapis de verdure, car c'est le moment où le blé est en herbe. Le vice-roi est pris d'un fort rhume, je l'engage à se reposer dans sa voiture, il suit mon conseil. Je vais rejoindre Halim-Pacha qui a choisi, pour arriver au Nil, un chemin plus court que celui suivi par les troupes. Une demi-heure de galop me suffit pour le rencontrer et continuer la route avec lui jusqu'au mouillage

de l'escadrille de bateaux à vapeur. Je revois avec plaisir le beau fleuve qui, dit-on, attire irrésistiblement les étrangers ayant bu une seule fois de son eau. Un canot nous conduit au yacht à vapeur du vice-roi que son prédécesseur Abbas-Pacha avait fait construire en Angleterre au prix de 2,500,000 francs. Rien ne peut donner l'idée du luxe des dispositions, des peintures et de l'ameublement de ce bâtiment : des portes en chêne et en citronnier, des serrures et des charnières en argent massif, des médaillons représentant des fleuves et des animaux, peints par des artistes distingués, des escaliers à rampes et à balustrades en argent, des divans garnis d'étoffes en drap d'or, un salon d'une quarantaine de pieds de long; salle à manger, boudoir, cabinets, chambre à coucher, meublés comme dans le plus beau palais. Tout cela est vraiment éblouissant.

On nous annonce l'arrivée du vice-roi. Nous allons le recevoir à l'échelle. Je parcours de nouveau avec lui son palais flottant. Il me dit : « Vous pensez bien que je n'aurais pas fait cette folie, mais j'en profite. » Il met à ma disposition, pendant les deux ou trois jours que nous devons rester sur le Nil pour attendre et faire diriger les troupes sur le Caire, son ancien bateau à vapeur *el Ferusi* (*la Turquoise*). Il donne à Halim-Pacha, pour sa résidence, un autre bateau à vapeur. Il me fait embarquer dans son canot pour aller prendre possession de mes appartements de *la Turquoise*. Mon salon a une longueur de douze pas, il est entouré d'un vaste divan orné de ces belles étoffes de Lyon à brocart d'or ; au fond une chambre à coucher ; à droite en entrant un cabinet de toilette, à gauche, un autre cabinet ayant pour parquet une grande plaque de marbre blanc. Clot-Bey, Hassan-Pacha et deux généraux

occupent d'autres pièces. Nous nous réunissons au salon où l'on nous sert un bon dîner à la turque.

Le 21 novembre, sur le Nil, près de Néguileh.

Je vais le matin faire visite au vice-roi, mon mémoire dans ma poche; je lui en donne lecture, il m'indique quelques passages à retrancher. Je lui donne également lecture du projet de firman de concession. Approbation complète.

Je rends visite au prince Halim-Pacha. Conversation sur sa famille. Il m'aidera à opérer la réconciliation d'Achmet-Pacha, prince héritier, et du vice-roi. Nous allons ensuite chez Mohammed-Saïd où nous déjeunons. Nous arrangeons une partie de chasse dans une île en face de Néguileh. Le vice-roi, qui veut nous accompagner, fait chauffer son bateau à vapeur. Nous descendons et nous parcourons à cheval l'île que l'on disait habitée par des sangliers. Ces animaux n'y viennent probablement que la nuit, car nous voyons leurs traces assez fraîches, mais nous n'en rencontrons pas un seul.

Nous nous embarquons de nouveau et nous revenons à notre précédent mouillage. Un vapeur venant du Caire avec des passagers d'Alexandrie, fait débarquer Moustafa-Pacha, frère cadet d'Achmet-Pacha et neveu du vice-roi. Le vice-roi l'invite à continuer le voyage avec nous. Il lui parle de mon projet et l'engage à prendre connaissance de mon mémoire. Nous nous retirons à bord de *la Turquoise*.

Le 22 novembre.

Conversation avec Moustafa-Bey sur le canal des deux mers. Ce prince est très-intelligent et très-instruit; il

s'exprime en français comme un Parisien. Nous allons déjeuner à bord du bateau du vice-roi.

S. A. me prévient que *la Turquoise* recevra dans la soirée des troupes et qu'elle partira dans la nuit pour le Caire avec les autres vapeurs, à l'exception du sien qui se mettra en route le lendemain. J'y fais transporter mes effets.

Le 23 novembre.

En montant de bonne heure sur le pont, Moustafa-Bey m'engage à lui lire mon mémoire. Il me paraît très-satisfait, se montre grand partisan de l'entreprise et dit qu'il y engagera des capitaux.

Le vice-roi monte dans ce moment sur le pont et nous fait entrer dans son salon. Il ouvre lui-même la conversation sur le canal. Il me demande quel est l'ingénieur qui devra commencer à s'occuper des études préparatoires sur le terrain. Je réponds que ce devra être Linant-Bey, auquel il conviendra d'adjoindre Mougel-Bey ; qu'il y aura ensuite à faire examiner leur rapport par des ingénieurs anglais, allemands et français dont les travaux seront soumis à la commission que je présiderai et qui déterminera le tracé le plus convenable. Le bateau se met en marche pendant que nous déjeunons.

Le soir nous nous arrêtons une heure pour passer le barrage à la lueur des torches. Nous arrivons à Boulac à onze heures. Nous passons le reste de la nuit à bord.

Le 24, au Caire.

Je me lève à six heures du matin. Le vice-roi était déjà parti incognito pour la citadelle. Il avait chargé Zulfikar-

Pacha de me dire d'attendre une voiture qui devait me conduire au palais des muçafirs (étrangers), près de la mosquée de Setti-Zéneb (Sainte-Zénobie), où des appartements m'étaient destinés. A sept heures arrive sur le quai une grande berline à quatre chevaux et deux chiaous (officiers de la maison du vice-roi), avec leurs insignes consistant en une canne à pommeau avec chaînette d'argent. Je me fais arrêter près de la place de l'Esbékié, devant la maison de Linant-Bey qui se jette dans mes bras au moment où je lui apprends que le percement de l'isthme de Suez depuis si longtemps rêvé par lui, va devenir une réalité par la décision du vice-roi. Je monte chez Mme Linant, que j'avais mariée, étant consul de France au Caire, et que depuis lors je n'avais pas revue.

Lubbert-Bey, secrétaire général du ministère des affaires étrangères, qui habite le voisinage, apprend mon arrivée et me rend visite chez Linant. Lorsque je suis venu pour la première fois comme élève consul à Alexandrie, en 1832, Lubbert était l'ami et l'hôte de mon bien-aimé chef, M. Mimaut, qui a été un des agents diplomatiques les plus distingués de la France. Je n'oublierai jamais que M. Mimaut, le grand ouvrage de l'expédition d'Égypte à la main, m'initia à l'étude du canal des deux mers, au sujet duquel j'avoue avoir été jusque-là dans l'ignorance la plus complète.

Il faut que j'aille prendre possession de ma nouvelle demeure; mon brillant équipage m'y conduit, et j'y fais une entrée solennelle au milieu d'une haie de mamelouks et de serviteurs. Le nazir (intendant) du palais, respectable effendi à barbe grise, ressemblant à un portrait de François Ier, se précipite à la portière au moment où je vais descendre, me soutient sous le bras et me conduit

compagnie de capitalistes de toutes les nations, à laquelle il concédera le droit d'exécuter et d'exploiter cette entreprise. Il ajoute en s'adressant à moi : « N'est-ce pas que nous allons faire cela ? » Je prends alors la parole et je commente brièvement la déclaration du prince, en lui laissant la spontanéité et le mérite de la décision du projet, et en ayant bien soin de ménager les susceptibilités étrangères.

Le consul général d'Angleterre avait une attitude un peu embarrassée.

Le consul général des États-Unis d'Amérique, auquel le vice-roi avait dit : « Eh bien, Monsieur de Léon, nous allons faire concurrence à l'isthme de Panama et nous aurons fini avant vous, » avait au contraire pris son parti en brave et répondu de manière à faire supposer une opinion favorable.

Les consuls se retirent. Je reste avec le vice-roi. Il est frappé de la coïncidence de mon habitation dans le local de l'ancien Institut d'Égypte où ont été faites les premières études du canal des deux mers. Il appelle quelques intimes pour leur en faire part. Il se félicite de la déclaration faite aux consuls. Je lui dis que je n'aurais pas osé la lui conseiller, mais que je croyais qu'il avait pris le meilleur parti pour couper court à beaucoup d'objections et de difficultés, en saisissant tout d'un coup l'opinion publique d'un projet dont l'utilité générale est incontestable. Il me répondit : « Ma foi, je vous avoue que je n'y avais pas beaucoup pensé ; c'est un acte d'inspiration ; vous savez que je ne suis guère disposé à suivre les règles habituelles et que je n'aime pas à faire les choses comme tout le monde. »

Nous entrons avec le vice-roi dans ses appartements

réservés. On lui annonce que Soliman-Pacha demande à le voir; il le fait venir. Conversation militaire. — Je vais reprendre place dans mon carrosse de cérémonie traîné par quatre chevaux blancs. — Le cocher nègre est d'une habileté merveilleuse, en allant au grand trot ou au galop dans les rues étroites du Caire, et en traversant les bazars; c'est comme si l'on faisait passer un équipage dans le passage des Panoramas. Il est vrai que le chiaous et les saïs distribuent, malgré mes recommandations, des horions à droite et à gauche pour écarter les passants qui se plaquent contre les boutiques ou les murailles. Ces malheureux ne se plaignent pas; ils disent même avec un sentiment d'admiration: « Ah! voilà un grand seigneur qui passe; Machallah! (gloire à Dieu). » Tel est l'Orient, tel il a été de tout temps et tel le décrit la Bible où nous lisons, après que Josué eut fait le massacre des habitants de Jéricho jusqu'aux femmes, aux enfants et aux ânes, cette fin de verset: « Ainsi se manifeste la puissance de Dieu! »

Je vais voir dans la journée les trois princes fils d'Ibrahim-Pacha. L'aîné, Achmet-Pacha, est un homme instruit qui a suivi avec succès les cours de notre École polytechnique. Il est très-entendu, comme l'était son père, dans l'administration de ses immenses propriétés, et il raisonne parfaitement en français sur toutes choses. Il avait été voir le vice-roi le matin même de son arrivée à la citadelle et en avait été bien reçu. Il savait que j'avais concouru à la réconciliation; il me remercia et m'offrit toute son amitié.

J'ai déjà parlé du troisième fils d'Ibrahim-Pacha, Moustafà-Pacha; quant au second, Ismaël-Pacha, il m'est très-sympathique et j'ai été enchanté de son accueil. Il a une

figure fine et distinguée, et il a réellement le sang de Méhémet-Ali. Lorsqu'il ne s'occupera plus autant de ses plaisirs, je crois qu'il se fera connaître utilement. Quoiqu'il n'ait que vingt-cinq ans, il est déjà père d'une douzaine d'enfants. Il a eu, dans sa part de succession, le plus beau palais du Caire sur le bord du Nil; il y a dépensé pour plus d'un million de francs en ameublements venus de France. Il me fait visiter ses vastes et magnifiques appartements du rez-de-chaussée et une partie de ceux du premier étage; l'autre est réservée au Harem. En traversant un grand salon, plus long que la salle des pas-perdus du Palais de Justice, j'ai vu s'agiter des portières en tapisseries devant lesquelles circulaient des eunuques. L'escalier a une rampe en palissandre sculpté et incrusté d'argent avec des balustres de cristal de Baccarat.

De là je vais chez le prince Halim-Pacha qui habite une résidence de Méhémet-Ali. On y arrive par une avenue d'une lieue, ombragée de gros sycomores qu'autrefois j'avais déjà vus très-beaux et qui, aujourd'hui, forment une épaisse couche de verdure. Cette belle avenue a été faite et plantée par l'armée française en 1800. J'arrive chez Halim-Pacha qui me reçoit de la manière la plus gracieuse; il est enthousiasmé de la déclaration de son frère aux consuls au sujet de l'Isthme de Suez. Il a la vivacité et les allures d'un Français du midi avec un accent parisien très-pur.

Visite à M. de Huber, agent et consul général d'Autriche. Il me parle de l'intérêt qu'a son gouvernement à l'ouverture du canal de Suez; il a des instructions de sa cour pour appuyer chaudement ce projet lorsqu'il sera à l'ordre du jour.

M. de Huber vient dîner à la maison avec M. Bruce,

le baron de Pentz, consul général de Prusse, le comte d'Escayrac, voyageur français, Linant-Bey, etc.

Clot-Bey est devenu mon hôte, le vice-roi l'a fait inviter par Zulfikar-Pacha à loger avec moi. Il m'a présenté M. Reynier, jeune poëte, précepteur de ses enfants, qu'il a amené de Marseille. M. Reynier a vingt-deux ans, il a une charmante physionomie; c'est une nature honnête et candide. Son père est bibliothécaire de la ville de Marseille. Il s'est très-obligeamment mis à ma disposition pour mes écritures; c'est un parfait secrétaire. Après avoir fait quelques copies de mon mémoire et du firman, il n'a plus besoin de la minute pour en faire des expéditions. Il les sait par cœur.

Le 26 novembre.

Je reçois la visite de Talat-Bey, premier secrétaire du vice-roi pour les affaires turques; Kœnig-Bey, qui remplit les mêmes fonctions pour les affaires européennes, est venu avec lui et nous sert d'interprète.

Je monte à dix heures à la citadelle, le vice-roi m'engage à déjeuner avec lui. Conversation sur ce qu'il appelle *mon affaire*. Il est convenu que Mougel-Bey nous sera adjoint dans l'exploration que nous devons entreprendre avec Linant. Il me fit bien quelques objections sur la difficulté de mettre d'accord ces deux ingénieurs, mais il finit par consentir à ma proposition à laquelle je tenais beaucoup.

Retour à Setti-Zeneb. Je reçois la visite d'Achmet-Pacha dont je suis de plus en plus satisfait.

D'autres visites se succèdent, entre autres celle de notre compatriote d'Arnaud-Bey, le voyageur qui a remonté le

Nil-Blanc jusqu'à 1,200 lieues: avant lui on n'était parvenu qu'à 900 lieues. Il nous donne, sur sa curieuse excursion, des détails fort intéressants. L'expédition avait été ordonnée par Méhémet-Ali, qui avait mis 800 hommes sous le commandement de M. d'Arnaud; il n'a pas pu aller plus loin à cause de la mauvaise volonté de quelques officiers: tous les frais ont été payés par les dents d'éléphants dont au retour on avait chargé les barques. M. d'Arnaud se loue de l'accueil des populations nègres qu'il a traversées et qui n'avaient jamais vu de bateaux à voiles: aucun des soldats n'a été tué par les indigènes. En remontant vers l'équateur, d'où il s'est approché jusqu'au 2e degré, les gens du pays lui ont dit que l'on pouvait encore naviguer à 4 degrés au delà de l'équateur, c'est-à-dire pendant un mois à cause des détours du fleuve, ce qui représente 150 lieues. Dans les hautes régions se trouvent, de chaque côté du Nil, d'immenses forêts habitées par les éléphants, les lions et toutes sortes d'animaux. Le bataillon de M. d'Arnaud a quelquefois fait feu sur des troupeaux de centaines d'éléphants qui passaient tranquillement sans se retourner et sans même hâter le pas après la décharge, comme si on ne leur avait envoyé que des dragées. Une fois un éléphant a été entouré, il s'est élancé sur un homme, l'a enlevé avec sa trompe et l'a jeté en l'air. A force de coups de fusil tirés de près, l'animal a fini par succomber.



V

A M. BRUCE,
AGENT ET CONSUL GÉNÉRAL DE S. M. BRITANNIQUE,
EN ÉGYPTE.

Le 27 novembre.

J'ai déjà eu l'honneur de vous entretenir verbalement du projet du vice-roi d'Égypte de faire percer l'isthme de Suez. Son Altesse, qui a l'intention de me confier ses pouvoirs pour la constitution d'une compagnie universelle à laquelle sera faite la concession des travaux et de l'exploitation de la voie nouvelle, m'a engagé à vous communiquer la copie du mémoire qu'elle m'a demandé sur cette question, dans laquelle elle a le désir de satisfaire les intérêts de l'Angleterre comme ceux des autres nations.

Tout ce qui a pour résultat de contribuer à l'extension du commerce, de l'industrie et de la navigation du monde est surtout avantageux à l'Angleterre, puissance qui l'emporte sur toutes les autres par l'importance de sa marine, de sa production manufacturière et de ses relations commerciales.

Un déplorable préjugé fondé sur l'antagonisme politique, qui a si longtemps et si malheureusement existé entre la France et l'Angleterre, a pu seul accréditer l'opinion que l'ouverture du canal de Suez, œuvre de civilisation et de progrès, ne convenait pas aux intérêts de la Grande-Bretagne. L'alliance franche et complète des deux peuples placés à la tête de la civilisation, alliance qui a déjà démontré la possibilité de solutions regardées jus-

qu'ici comme impossibles par les traditions vulgaires, permettra, parmi tant d'autres bienfaits, d'examiner avec impartialité cette immense question du canal de Suez, de se rendre un compte exact de son influence sur la prospérité de tous les peuples, et de faire considérer comme une hérésie la croyance qu'une entreprise destinée à abréger de moitié la distance entre l'occident et l'orient du globe, ne convient pas à l'Angleterre maîtresse de Gibraltar, de Malte, des îles Ioniennes, d'Aden, d'établissements importants sur la côte orientale d'Afrique, de l'Inde, de Singapour, de l'Australie.

L'Angleterre, aussi bien et plus encore que la France, doit donc vouloir le percement de cette langue de terre de quarante lieues, que tout homme préoccupé des questions de civilisation et de progrès ne peut voir sur la carte sans éprouver un violent désir de faire disparaître le seul obstacle laissé sur la grande route du commerce du monde.

La communication que j'ai l'honneur de vous faire de mon mémoire et des pouvoirs que doit me donner le vice-roi me dispense d'entrer dans de plus longs détails sur une entreprise où vous remarquerez qu'il n'est question de priviléges pour aucun État en particulier, et qu'il s'agit uniquement de constituer une compagnie libre, dans laquelle des actionnaires de toutes les nations pourront entrer à des conditions égales.

VI

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(*Suite du Journal.*)

Caire, 27 novembre.

Je vais faire visite à Zulfikar-Pacha, à Kœnig-Bey et à Talat-Bey qui habitent la citadelle. J'ai d'autres visites à rendre dans la ville. Je reçois de toutes parts des compliments et des félicitations sur le grand projet du canal de Suez. Le consul général de France, M. Sabatier, n'est pas encore arrivé; je l'attends pour lui communiquer, avant de la remettre, ma lettre à M. Bruce; ne sachant pas si je réussirais, je n'avais pas pu, à Alexandrie, lui dire un mot de ce que j'allais tenter, mais son accueil avait été si franc, si cordial, que je tiens à ne pas lui laisser apprendre par d'autres une aussi grosse affaire qu'il ignore complétement, et qui fait déjà le principal sujet des conversations du Caire. Aussi, je recommande que l'on m'informe à toute heure dès qu'il débarquera.

Le 28 novembre.

M. Sabatier est arrivé hier soir. Je lui ai immédiatement raconté tous les détails de mon voyage au désert. Il me paraît comprendre ma réserve à son égard lors de mon passage à Alexandrie, et il se montre très-heureux pour la France de voir réussir un projet que ses instructions l'autorisaient depuis deux ans à proposer au vice-roi. Comme son caractère le porte, une fois son parti pris,

à en poursuivre nettement et vigoureusement les conséquences, il se montre disposé à me seconder de toutes ses forces. Il lit et approuve le mémoire, le firman et la lettre à M. Bruce, qu'il se charge de remettre.

Visite au vice-roi à neuf heures. J'entre au divan de la citadelle en même temps que M. Sabatier. Le consul général de France s'empresse de féliciter le vice-roi sur l'affaire du canal, lui parlant de ses instructions qui l'autorisaient à appuyer un projet dont le gouvernement français avait toujours désiré l'exécution; il dit enfin tout ce qui était nécessaire pour fortifier le vice-roi dans sa résolution.

Après le départ de M. Sabatier, le vice-roi me fait entrer dans ses appartements avec le prince Mustafa. Conversation sur les dispositions à prendre pour le commencement d'exécution du projet. Liste des premiers membres fondateurs. « Ce sera vous, me dit le vice-roi, qui fixerez la somme que je mettrai. »

VII

A M. SABATIER, AGENT ET CONSUL GÉNÉRAL DE FRANCE, EN ÉGYPTE.

Caire, 29 novembre.

Dès votre arrivée au Caire, je vous ai fait connaître les circonstances qui, pendant mon voyage avec le vice-roi, avaient appelé l'attention de Son Altesse sur la grande entreprise du percement de l'isthme de Suez, et je vous ai entretenu du projet du vice-roi de concéder l'exécution des travaux à une compagnie de capitalistes appartenant à toutes les nations.

Je vous prie de vouloir bien informer le gouvernement de l'Empereur de la décision de Mohammed-Saïd de me confier le soin de constituer et de diriger la compagnie du canal des deux mers. Je m'empresserai, à mon prochain retour à Paris, de solliciter l'honneur de rendre moi-même compte à Sa Majesté l'Empereur des moyens d'exécution de l'entreprise et du résultat de l'exploration que je vais faire dans l'isthme avec M. Linant-Bey, directeur des travaux publics de l'Égypte et M. Mougel-Bey, ingénieur en chef des ponts et chaussées, que le vice-roi nous a permis de nous adjoindre.

En attendant, je me fais un devoir de vous communiquer :

1° Le mémoire qui m'a été demandé par le vice-roi, sur la canalisation de l'isthme de Suez;

2° La traduction des pouvoirs que doit me donner le vice-roi;

3° La copie de la lettre que j'ai adressée à M. Bruce et que vous avez bien voulu vous charger de remettre après en avoir pris connaissance, et en avoir approuvé le contenu.

Le vice-roi, dont vous connaissez les relations intimes actuelles avec la Porte, m'a dit qu'il ne doutait pas de l'acquiescement du sultan à son projet du canal des deux mers et qu'il s'en entendrait directement avec son suzerain, ainsi qu'avec Réchid-Pacha.

VIII

A M. RUYSSENAERS, CONSUL GÉNÉRAL DES PAYS-BAS, EN ÉGYPTE.

Caire, 30 novembre.

Je vous ai fait connaître verbalement les circonstances qui, durant le voyage que je viens de faire avec le vice-roi, d'Alexandrie au Caire, m'ont permis de décider Son Altesse à concéder à une compagnie formée de capitalistes de toutes les nations le percement de l'isthme de Suez.

Vous qui, depuis deux ans, avez concouru avec moi à la réalisation de ce grand projet particulièrement utile aux intérêts de la Hollande, vous vous féliciterez de la résolution prise par notre ami commun Mohammed-Saïd.

J'ai l'honneur de vous communiquer le mémoire qui m'a été demandé par le vice-roi et la traduction des pouvoirs que vient de signer, aujourd'hui même, Son Altesse pour constituer et diriger la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.

2 décembre 1854.

Envoi des documents à tous les consuls généraux et d'une lettre où je les préviens que le vice-roi doit s'entendre directement à ce sujet avec la Porte.

IX

A M. RICHARD COBDEN, MEMBRE DU PARLEMENT, A LONDRES.

Caire, 3 décembre 1854.

Je viens, comme ami de la paix et de l'alliance anglo-française, vous apporter une nouvelle qui contribuera à réaliser cette parole :

Aperire terram gentibus.

Venu récemment en Égypte pour répondre à une invitation du vice-roi, avec lequel j'avais des relations d'amitié depuis son enfance, j'ai eu l'occasion d'appeler son attention sur les résultats qu'aurait, pour le commerce du monde et pour la prospérité de l'Égypte, l'ouverture d'un canal maritime entre la Méditerranée et la mer Rouge. Mohammed-Saïd a compris l'importance de cette grande entreprise, et désirant la voir mettre à exécution, il m'a chargé de ses pouvoirs pour constituer une Compagnie formée de capitalistes de toutes les nations. Je vous communique la traduction du firman contenant ces pouvoirs. Le vice-roi m'a invité à en donner connaissance à l'agent et consul général de Sa Majesté Britannique, ainsi qu'aux autres consuls généraux en Égypte.

Quelques personnes prétendent que le projet du vice-roi d'Égypte rencontrera de l'opposition en Angleterre. Je ne puis pas le croire. Vos hommes d'État doivent être trop éclairés pour que, dans les circonstances actuelles,

j'admette une semblable hypothèse. Quoi ! l'Angleterre fait à elle seule plus de la moitié du commerce général avec les Indes et la Chine ; elle possède en Asie un empire immense ; elle peut réduire d'un tiers les frais de son commerce et rapprocher la métropole de la moitié de la distance totale, et elle ne le laisserait pas faire ! Et pourquoi ? Afin d'empêcher les nations méditerranéennes de profiter de leur situation géogaphique, pour faire dans les mers orientales un peu plus de commerce qu'elles n'en font aujourd'hui ; elle se priverait des avantages qu'elle doit retirer sous le rapport matériel et au point de vue politique, de cette communication nouvelle, uniquement parce que d'autres sont plus favorablement placés qu'elle, comme si la situation géographique était tout et comme si, eu égard à toutes les circonstances, l'Angletere n'avait pas plus à gagner à cette œuvre que toutes les puissances réunies. Enfin, on redoute, dit-on, pour l'Angleterre, la réduction qu'apporterait dans le nombre des navires qui font le commerce de l'Inde la diminution de plus d'un tiers dans la durée du voyage. L'expérience des chemins de fer n'a-t-elle pas prouvé d'une manière qui a dépassé les prévisions des hommes les plus hardis qu'une abréviation de distance et une diminution dans la durée du voyage ont pour conséquence forcée d'augmenter à l'infini les relations et les échanges ?

On ne comprend pas pourquoi ceux qui admettent cette objection ne conseillent pas au gouvernement anglais de prescrire actuellement pour le voyage de l'Inde la voie du cap Horn, car elle emploierait encore plus de navires que celle du cap de Bonne-Espérance, et elle fournirait de meilleurs marins.

Si, par impossible, les difficultés dont on nous menace

déjà se produisaient, j'espère que l'esprit public, si puissant en Angleterre, aurait bientôt fait justice des oppositions intéressées et des objections surannées.

Permettez-moi, au besoin, de compter sur votre juste influence. J'ai déjà écrit à notre ami, M. Arlès-Dufour, secrétaire général de la Commission impériale à l'Exposition universelle de Paris, de s'entendre avec vous.

X

A M. ARLÈS-DUFOUR,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE,
A PARIS.

Caire, 6 décembre 1854.

Ma lettre du 30 novembre vous a informé de la résolution du vice-roi de faire ouvrir le canal des deux mers et de concéder cette grande entreprise à une Société formée de capitalistes de tous les pays, qu'il me charge de constituer.

Le canal d'alimentation d'eau douce dérivé du Nil, passant devant Kankha, Balbeïs et suivant, jusqu'au *lac Timsah*, l'ancien tracé du canal des Rois, sera, sans doute, la première chose à faire pour rendre possibles les travaux du canal des deux mers, au milieu du désert de l'isthme où, dans l'exploration que nous allons faire au nombre de quatre personnes, il me suffit de vous dire que nous aurons à notre suite trente-deux chameaux chargés de vivres pour nous, nos gens et nos bêtes.

XI

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(Suite du Journal.)

Le 10 décembre.

Je viens de passer quelques jours avec le vice-roi à Tourah, au pied de Mokattan, où il a formé un camp de troupes.

Nous sommes de retour au Caire. Lorsque les consuls généraux viennent le voir à la citadelle, il leur répète ce qu'il m'avait déjà dit pendant notre séjour à Tourah : « Dans le cas où un agent étranger lui ferait de la part de son gouvernement des objections au projet d'ouverture de l'isthme de Suez, il demanderait alors qu'on formulât les objections *par écrit* en les motivant, afin de faire *un dossier* qu'il soumettrait au tribunal de la civilisation. » Ceci était une réponse à quelques menées détournées du consul général d'Angleterre, qui avait probablement reçu par le télégraphe des instructions.

Dîner chez M. de Léon, consul général des États-Unis d'Amérique, qui porte un toast au succès du canal de Suez.

XII

A M. ARLÈS-DUFOUR, A PARIS.

Caire, 14 décembre.

Le vice-roi s'est empressé de profiter du premier départ de paquebot, depuis son arrivée au Caire, pour entretenir le sultan de sa résolution de faire ouvrir le canal maritime de Suez.

La Porte lui avait, en dernier lieu, donné les plus grands éloges pour son assistance dans les circonstances actuelles, et lui avait exprimé les regrets de Sa Hautesse pour la perte de deux vaisseaux de guerre égyptiens dans la mer Noire, ainsi que pour la mort de l'amiral Hassan-Pacha. Le vice-roi a commencé par répondre que, du moment où la précieuse vie du sultan était conservée, et où il était assez heureux pour lui venir en aide, il n'avait rien à regretter, et était plus disposé que jamais à faire de nouveaux sacrifices pour la cause commune. Il traita ensuite la question des chemins de fer du Caire à Suez, qu'il était disposé à faire construire, et dont l'exécution était particulièrement désirée par l'Angleterre.

Après avoir parlé de la mauvaise situation financière léguée par Abbas-Pacha, il fait connaître que des avantages peuvent être réalisés par la formation de compagnies de capitalistes de toutes les nations dans le but d'exécuter des travaux utiles à l'Empire ottoman, le percement de l'isthme de Suez, par exemple.

Il ajoute qu'il ne doute pas de l'acquiescement du sultan aux deux projets du chemin de fer et du canal.

Il croit inutile d'entrer dans de plus longues explications, qu'il se fera d'ailleurs un devoir de transmettre, s'il était nécessaire, en envoyant tous les documents à l'appui. Un semblable acte de déférente courtoisie, auquel il n'est pas rigoureusement tenu par les conventions relatives au gouvernement de l'Égypte, sera probablement apprécié à Constantinople, où l'on tient beaucoup à la continuation des bonnes relations actuelles avec le vice-roi.

Je n'ai pas tardé à voir confirmer mes prévisions au sujet de certaines susceptibilités étrangères. M. Bruce, influencé par le passage au Caire de M. Murray, ancien consul général d'Angleterre en Égypte, aujourd'hui ministre en Perse, qui a pratiqué trop longtemps cette vieille politique d'antagonisme et de rivalité jalouse, a fait un commencement d'opposition. Il a dit au vice-roi qu'il s'était trop pressé pour l'affaire du canal de Suez. Le vice-roi lui a fermement répondu qu'il ne pouvait pas supposer que, dans une question de civilisation et de progrès, il lui vînt une opposition de la part d'aucune puissance européenne, et que si, plus tard, un agent étranger avait des objections à lui faire *de la part de son gouvernement*, il demanderait qu'on les lui présentât par écrit, afin de *faire son dossier*.

Le départ du paquebot anglais ne me permet pas de vous communiquer aujourd'hui mon idée sur la formation de notre compagnie, dans laquelle les gros bonnets financiers de Paris et de Londres pourront tirer leur profit dans l'intérêt commun, mais qu'il ne conviendra pas de leur livrer en pâture. Des souscriptions, ouvertes dans un

délai déterminé, devront permettre aux capitaux du public de prendre au pair les actions.

Le voyage d'exploration dans l'isthme est retardé jusqu'au 24, pour les préparatifs. Maintenant, tout ce qu'il y avait à faire ici me semble en bon train. — Travaillez l'opinion en Angleterre. Aide-toi, le ciel t'aidera!

XIII

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(Suite du Journal.)

Le 16 décembre.

Visite sur le Nil au général espagnol Pavia, revenant de Manille, où il vient de gouverner pendant trois ans les îles Philippines. Vous vous rappelez que nous l'avons beaucoup connu autrefois à Barcelone, où il était second gouverneur (*cabo secundo*). En apportant ma correspondance à bord du steamer conduisant les passagers de l'Inde à Alexandrie, je vais rendre visite à mon ancien ami. Tout Espagnol me regarde, ainsi que je le regarde moi-même, comme un compatriote; nous parlons ma langue maternelle. Le général Pavia est enchanté du projet d'ouverture de l'isthme de Suez. Il me dit que les îles Philippines, dans lesquelles l'Espagne compte près de cinq millions de sujets indigènes, et dont l'administration est aussi arriérée que du temps de Charles-Quint, à cause de la navigation longue et difficile du Cap, seront appelées à la plus grande prospérité et deviendront une immense ressource pour la mère-patrie lorsque notre canal abrégera la distance de l'Europe aux mers de l'Indo-Chine.

J'apprends que le vice-roi est à bord du *Ferusi* (turquoise), non loin du quai de Boulac. Je vais le voir. Il me dit que M. Bruce lui a fait demander de recevoir M. Murray, qu'il accuse d'avoir provoqué les persécutions dont il a souffert sous Abbas-Pacha. Il voudrait échapper à cette visite. Il me dit : « Je ne comprends pas que ce M. Murray ait eu le *toupet* de demander à me voir. »

Je l'engage beaucoup à ne pas blesser, en cette occasion, l'amour-propre de l'agent anglais : « Vous ne savez pas, répliqua-t-il, qu'on m'a fait faire toutes sortes d'insinuations pour que je rende des honneurs à M. Murray, sans quoi le gouvernement anglais pourrait se considérer comme offensé en établissant une comparaison avec l'accueil que je vous fais. J'ai répondu que vous, je vous recevais non comme Français ni comme ministre, mais comme mon ancien et meilleur ami; que loin d'avoir fait beaucoup je n'avais pas fait assez, et que si j'avais eu, à la citadelle, des appartements assez grands et assez commodes, je vous aurais logé avec moi au lieu de vous donner un palais séparé. »

« Ce que vient de dire Votre Altesse, répondis-je, est un motif de plus pour me faire vivement désirer qu'elle fixe à M. Bruce un jour rapproché d'audience pour M. Murray. Si elle a des griefs contre lui, je ne demande pas qu'elle les oublie, mais, dans les hautes positions officielles, on compromet quelquefois de graves intérêts en montrant ses rancunes, ce qui n'empêche pas de penser ce que l'on veut et de donner seulement sa confiance et son amitié à qui les mérite. »

Suivant son habitude, dans les circonstances où le vice-roi a exprimé une opinion tranchée et où il a trouvé de la contradiction, il parle d'autre chose, mais les observations justes portent fruit.

On vient lui annoncer que son bateau à vapeur où se trouve la princesse sa sœur, mandée par lui de Constantinople, est signalé près du barrage. Il se dispose à aller au devant d'elle. Le prince Mustafa descend à terre avec moi et me conduit dans sa voiture jusqu'au palais destiné à sa tante. C'est dans le jardin de ce palais que Klé-

ber a été assassiné. Nous entrons dans la cour. Nous voyons deux buffles attachés devant l'escalier pour le sacrifice de bonne venue. Il est d'usage, dans les grandes familles du pays, quand un parent aimé revient, de sacrifier, au moment où il va franchir la porte d'entrée, une victime dont le sang forme une rigole sur son passage. Le parent enjambe la rigole : c'est alors qu'il est fêté et complimenté et qu'il est introduit dans les appartements.

Sur le chemin de Boulac au Caire. les troupes forment la haie sur le passage de la princesse qui est en calèche découverte, et dont la figure est sous le voile assez transparent en usage à Constantinople.

Le vice-roi m'avait dit qu'il voulait que « sa petite sœur » forcée de quitter l'Égypte en exil, sous Abbas-Pacha, y revînt en triomphe. Ces hommages publics préparés pour une femme me semblent un notable exemple de progrès dans les mœurs musulmanes.

Des salves d'artillerie annoncent le débarquement de la princesse. Les troupes portent les armes. Bientôt parait le vice-roi dans un phaéton qu'il conduit lui-même très vivement. Peu après, les grands dignitaires et les fonctionnaires de tous les ordres, en grand uniforme et à cheval, précèdent au pas, sur deux lignes écartées, la voiture de la princesse. A mesure qu'elle avance, les voix des officiers répètent le commandement de « présentez arme. » Les soldats poussent des hourrahs. La sœur du vice-roi, dont le costume ne permet de distinguer que les yeux. regarde sans saluer, à droite et à gauche. Suivent une dizaine de voitures pleines de femmes voilées, des eunuques à cheval, des escadrons de chasseurs, de lanciers et de cuirassiers au casque sarrasin.

La princesse arrive à son palais sur la place de l'Esbé-

kié, où sont disposés pour le soir des feux d'artifice et des illuminations. Les salves d'artillerie de la citadelle recommencent, et elles se répètent au coucher du soleil. Il en sera ainsi pendant trois jours.

Je retourne à Setti-Zeneb. J'envoie complimenter la princesse dans la personne de son premier eunuque.

Dimanche, 17 décembre.

Visite au père Léonardo, supérieur du couvent des franciscains, dans la chambre habitée par Murat, lors de l'expédition française en Égypte.

Promenade sur le Nil, à bord du bateau du vice-roi. Lorsque je monte à l'échelle, Kœnig-Bey me montre une lettre qu'il écrit à M. Bruce pour l'engager à venir à onze heures avec M. Murray. Le vice-roi, lorsque je me dispose à me retirer, m'invite à rester. Je comprends que c'est pour assister à l'entrevue, qui se passe on ne peut mieux. Après le départ de M. Murray, auquel il a donné une poignée de main, il me dit à l'oreille en plaisantant : « Aujourd'hui, je ne donne pas la main à un ami après l'avoir donnée à un ennemi. J'ai été diplomate, n'est-ce pas ? et j'ai dit bien des choses que je ne pensais pas. »

Le vice-roi reçoit un message de M. Sabatier, lui demandant de fixer un jour pour la remise d'une lettre de l'Empereur, accompagnée du grand cordon de la Légion d'honneur.

Je félicite le prince, qui apprécie la haute distinction dont il est l'objet, et la regarde comme un excellent appui moral dans ses entreprises de réforme et de progrès.

Je vais remercier le prince Achmet-Pacha qui m'a en-

voyé un cadeau, une magnifique jument de la race la plus estimée en Arabie.

Le 18 décembre.

Visite au vice-roi qui retourne à Tourah. Il a appris que j'avais dit à Linant de prendre de l'argent chez mon banquier, pour payer les ustensiles et les provisions nécessaires à notre voyage dans l'isthme. Il dit qu'il n'entend pas cela, et il me fait, de la façon la plus aimable, des reproches pour avoir pu supposer qu'il me laisserait faire la moindre dépense tant que je serai son hôte.

Le soir, à Setti-Zeneb, diner de trente personnes au nom du vice-roi et à l'intention de M. Murray, invité avec tous les consuls généraux ses anciens collègues, d'autres Anglais et des fonctionnaires égyptiens.

Le 19 décembre.

Kœnig-Bey vient me prendre le matin pour aller voir le vice-roi à Tourah. J'y reste une partie de la journée. Il est question de notre exploration de l'isthme, définitivement fixée au 23. et de la réception du grand cordon de la Légion d'honneur qui aura lieu à la citadelle.

Le 22 décembre.

Réunion, à neuf heures et demie, chez M. Sabatier, des membres de la Légion d'honneur présents au Caire, pour la remise au vice-roi du grand cordon.

Le vice-roi a envoyé pour le cortége un escadron de lanciers, ses trois plus belles voitures de gala à quatre

chevaux; j'y ajoute la mienne. La cavalerie ouvre la marche. M. Sabatier me prend dans la première voiture avec mon cousin Edmond de Lesseps, M. Delaporte et Lubbert-Bey, chargé de remplir l'office de maître des cérémonies. Devant nous et aux portières caracolent nos chiaous et les janissaires du consulat. La population se range respectueusement sur le passage et salue; les régiments d'infanterie forment la haie depuis le bas de la citadelle jusque dans la cour. Kœnig-Bey reçoit M. Sabatier à la descente de voiture sur le premier perron. Nous trouvons à l'entrée du grand vestibule Edhem-Pacha et Soliman-Pacha, qui nous conduisent au grand divan. Le vice-roi, entouré de tous les dignitaires, généraux et hauts fonctionnaires, s'avance jusqu'à la porte, reçoit des mains de M. Sabatier la lettre de l'Empereur.

Il reste debout pendant que M. Sabatier lui passe les insignes ; notre consul général prononce le discours suivant :

J'ai l'honneur de remettre à Votre Altesse, au nom de l'Empereur et par son ordre, le grand-cordon de la Légion d'honneur. En conférant à Votre Altesse cette haute dignité, enviée de tous en Europe et qui, dans les temps les plus difficiles que la France ait traversés, n'a jamais perdu du prestige qu'elle doit à son fondateur, l'Empereur Napoléon III, n'a pas voulu seulement donner une marque particulière d'affection à un prince qu'il connaît et dont il a pu apprécier les qualités personnelles, Sa Majesté a tenu encore, par cet acte spontané, à témoigner publiquement de ses profondes sympathies pour l'Égypte elle-même et pour cette œuvre de réorganisation et de réforme dont votre père, d'illustre mémoire, vous a légué le glorieux, mais difficile accomplissement.

Votre Altesse sait que, pour le succès de cette œuvre, les encouragements et, au besoin, l'aide de l'Empereur ne lui feront pas défaut. Je ne m'en félicite pas moins et je me tiendrai tou-

jours pour très-honoré d'avoir été choisi en cette occasion solennelle pour renouveler à Votre Altesse ces assurances et pour servir d'interprète à des sentiments dont je suis fier pour le gouvernement que j'ai l'honneur de représenter.

Le prince a répondu en très-bon français et d'un ton ému et pénétré :

Je serai toujours très-fier de porter cette décoration que je dois à la bienveillance de Sa Majesté l'Empereur. Je sens parfaitement tout ce que je dois à la mémoire de mon père, dont je m'efforcerai de suivre les traces. Ce sera par des actes et non par des paroles que je chercherai à montrer ma reconnaissance.

Le 23 décembre.

Départ à neuf heures. J'emmène jusqu'à Suez M. et Mme Sabatier et quelques amis. Nous avons deux courriers à cheval, l'un pour les relais aux stations, l'autre pour accompagner les voitures. La route du Caire à Suez est aujourd'hui macadamisée. Il y a quinze relais ou stations. Nous déjeunons au n° 4, nous dînons et couchons au n° 8, et le lendemain, à midi, nous sommes à Suez ayant fait nos trente-trois lieues dans le désert comme on irait de Paris à Orléans.

Le 25 décembre, Suez.

Le soleil qui se lève éclaire ma chambre. J'ouvre ma fenêtre. Je reste quelques moments en contemplation. J'ai en face de moi la mer Rouge, dont les eaux montantes viennent baigner les murs de l'hôtel des Indes ; à droite, les monts Attaka; à gauche, dans le lointain, le commencement de la chaîne qui se termine par le pic du

Sinaï. Cette partie de la côte a une teinte rose qui se reflète dans l'eau. C'est, je suppose, ce qui aura fait donner au golfe arabique le nom de mer Rouge. On commence à circuler sur le quai; des embarcations, dont les rames sont des perches terminées par une palette ronde, abordent les bâtiments récemment arrivés ou en partance pour Djedda ; ces barques non pontées, ayant une dunette élevée à l'arrière, et dont la proue est effilée, ressemblent assez, par leur forme et leur mâture, aux jonques chinoises. Les costumes des indigènes et des étrangers, ainsi que les ameublements des maisons, donnent au voyageur un avant-goût de l'Arabie, de l'Inde et de la Chine. Je remarque que les gens du pays ont des mouvements plus lents que dans le reste de l'Egypte.

Suez est, d'ailleurs, un point isolé entouré de déserts ; sa population, de trois à quatre mille âmes, est misérable ; on n'y boit que de l'eau saumâtre. Notre canal lui donnera l'eau et le mouvement qui lui manquent.

Je monte sur la terrasse de l'hôtel, d'où l'on se rend parfaitement compte de la topographie des environs. Je tiens à voir tout par moi-même et à ne négliger aucun détail, car ce que j'aurai compris je pourrai le faire comprendre à ceux qui ne sont pas ingénieurs. Linant et Mougel me prient de leur faire toujours part de mon opinion et de mes observations. On m'avait dit que peut-être ils ne seraient pas d'accord, et le vice-roi lui-même m'avait conseillé de n'emmener que Linant. Mais dans une affaire de cette gravité, j'ai mieux aimé avoir au besoin deux avis, même différents. Linant connaît la topographie de tout le pays, il en a fait la carte et en a étudié la géologie sur le terrain. Tout le système de la canalisation de l'Égypte lui est familier. Mougel a, de son côté, exécuté

de grands travaux hydrauliques en Égypte, et si personne n'aurait pu mieux faire que Linant pour la direction du canal dans les terres, l'opinion de Mougel sera prépondérante pour la question non résolue avant lui des entrées par la mer Rouge et par la mer Méditerranée.

Mes compagnons n'ont pas encore paru dans les corridors de l'hôtel; je vais les réveiller et leur proposer de faire, dans la journée, une promenade dans le désert jusqu'au commencement des vestiges de l'ancien canal des Rois.

Nous nous mettons en route après déjeuner, les uns à cheval, les autres en voiture, escortés par une quinzaine de cavaliers bachi-bozouks.

Nous arrivons sur le lieu où commencent les deux berges, parfaitement visibles; nous mesurons le lit, qui a en largeur les soixante-dix coudées d'Hérodote.

Nous nous reposons, au retour, dans une des tentes préparées pour notre voyage. Linant nous fait servir par son maître d'hôtel, le vieux nègre Abdallah, un excellent café. Le fameux Ibrahim est rentré dans l'obscurité. Sa haute position lui avait tourné la tête; pour y mieux faire honneur, sans doute, il avait acheté un beau sabre doré, un bâton de commandement, des souliers vernis, une ceinture éclatante, etc. Mais où avait-il pris le vilain métal qui lui procurait de si belles choses? Dans les poches de mes habits et dans les chambres du palais des muçafirs. Le fait bien constaté, mon Ibrahim a été bel et bien, et sans scandale, jeté dehors pour aller se faire pendre ailleurs.

Le 26 décembre.

Le voyage par terre, de Suez aux fontaines de Moïse, dure plus de deux heures. Nous prenons passage sur un bateau à vapeur du gouvernement qui peut nous y conduire en une heure.

M. Costa, propriétaire de la principale source, s'embarque avec nous et nous annonce qu'il nous a fait préparer un déjeuner où nous aurons un mouton tout entier rôti. Sa femme et sa belle-sœur, vêtues du plus riche costume oriental, les sourcils, les cils et les mains peintes, accompagnent Mme Sabatier. A peine sortons-nous de la passe pour entrer dans le golfe, qu'un vent des plus violents s'élève ; le capitaine et le pilote déclarent le débarquement impossible, ce qu'il nous est d'ailleurs facile de constater en voyant les lames écumantes déferler sur la plage. Des tourbillons de sable couvrent la route de terre qui eût été également impossible pour les dames.

Nous disons adieu aux fontaines de Moïse et au repas qui nous attendait. Nous virons de bord. Quelques personnes ont déjà le mal de mer. Nous rentrons à l'hôtel.

Les voitures sont commandées pour le retour au Caire de M. Sabatier, qui doit aller faire son courrier pour la France. Il emmènera toutes les personnes qui nous ont accompagnés à Suez.

Le 27 décembre.

Cette journée est consacrée à l'examen sérieux du port de Suez et de l'embouchure du canal. Nous faisons à ma-

rée basse une longue promenade en canot; nous nous faisons descendre sur des bancs, des îlots qui passent pour être des rochers et que nous reconnaissons être des mâçonneries anciennes. Nous en détachons des morceaux dans l'endroit qui formait probablement l'euripe ou la darse de l'ancienne Chlysma. Je me propose d'en faire faire l'analyse par M. Le Play, en y joignant des échantillons de pierres et matériaux que l'on pourra tirer des montagnes des environs.

Dans une petite île près du port, la compagnie des Indes a établi un cimetière; on a dû l'entourer de murs parce que les os des chrétiens sont recherchés des femmes arabes stériles qui espèrent obtenir la fécondité en en portant des morceaux comme amulettes.

Nous terminons la journée chez M. West, consul d'Angleterre. On nous sert un dîner composé de mouton de Calcutta, de pommes de terre de Bombay, de petits pois d'Angleterre, de volailles d'Égypte; nous buvons de l'eau du Gange, des vins de France, du café de Moka et du thé de Chine.

Le 28 décembre.

Nous montons à cheval à huit heures et nous nous dirigeons vers la principale gorge des monts Attaka où saint Antoine, dit-on, avait établi son domicile dans une grotte que l'on ne retrouve plus. En sortant de la porte de Suez, il semble que la montagne est à une demi-heure; pour y arriver il nous faut marcher d'un bon pas pendant trois heures.

Nous suivons le lit d'un torrent qui nous conduit à la gorge où nous devons faire notre collection minéralogi-

que. Nous recueillons des échantillons de marbres, de calcaires marneux, d'argiles, etc. Nous remplissons des sacoches et nous reprenons la direction de Suez.

Rentrés à l'hôtel à trois heures, nous nous faisons servir un déjeuner-dînatoire. Visite à M. Costa, qui nous conduit dans la maison où a logé le général Bonaparte. En souvenir de l'hospitalité donnée par son père au chef de l'expédition française, le propriétaire actuel, né l'année même de cet acte de mémorable hospitalité, a fait décorer son salon de gravures représentant les grandes victoires de l'Empire.

Le 29 décembre.

Notre bateau à vapeur chauffe de grand matin, pour nous conduire au fond de la baie de Suez, sur la plage où finit la vallée qui commence près du Caire derrière le Mokattan. M. Basilie Costa est avec nous ; il a écrit à son père, qui a une maison de campagne aux fontaines de Moïse, qu'à notre retour nous nous ferons débarquer à l'est de la baie, que nous dînerons et coucherons chez lui, et que le lendemain nous reviendrons par terre à Suez pour commencer notre voyage en caravane dans l'isthme.

La première partie de notre navigation se passe à merveille ; nous abordons, à onze heures, au pied de la haute montagne de Genébé, située à l'extrémité gauche d'une large baie, dont l'Attaka forme l'extrême droite. En face de nous est la vallée dite à tort de Moïse ou de l'égarement, car les Hébreux n'y ont jamais passé ; on peut suivre sur la carte entre le lac Timsah et le bassm des Lacs amers, couvert à cette époque par la mer Rouge, la

marche des Juifs échappant avec Moïse à l'armée du Pharaon dans des lieux qui, suivant les études de M. Linant, ont conservé les noms de l'Écriture sainte. Nous sommes à dix lieues de Suez. Le canot de notre bâtiment nous conduit vers la plage; lorsqu'il ne peut plus avancer, nous nous faisons porter par les matelots, qui nous déposent à terre avec notre déjeuner.

Nous allons reconnaître une source d'eau tiède et légèrement saumâtre, qui inonde une vaste plaine où poussent des herbes et des roseaux. Des bédouins sont occupés à couper des joncs qu'ils envoient aux fabricants de nattes du Caire.

Nous nous établissons pour faire notre repas à l'ombre de la montagne, et nous faisons détacher à coups de marteau des fragments de toute espèce dans des filons d'albâtre, de marbre et d'autres natures de pierres calcaires.

Derrière le mont de Genébé au midi, M. Linant a constaté, sur une étendue de vingt lieues, des gisements de toutes les variétés des plus beaux marbres et de vert antique.

Nous regagnons le bateau à vapeur à deux heures. Nous espérons arriver entre quatre et cinq heures aux fontaines de Moïse, qui sont réellement une des stations des Hébreux après le passage de la mer Rouge. Nous avons six lieues à faire pour traverser le golfe en ligne directe. Après une heure de marche et lorsque M. Basilie Costa, nous parlait des préparatifs de son père qui se faisait une fête de nous recevoir, un bruit se fait entendre du côté de la machine; les chauffeurs s'élancent sur le pont au milieu de la fumée. Nous croyons que le feu est à bord : ce n'était qu'une rupture de la chaudière. Il n'y avait pas de danger sérieux, mais la situation était désagréable; il

n'y avait, si elle se prolongeait, ni vivres ni eau potable, ni aucune espèce de meubles à notre disposition. Nous étions à une distance qui ne permettait pas qu'on nous aperçût de Suez, ni du mouillage de la rade. Les feux furent éteints, la tente fut disposée en guise de voile sur l'avant, on fit coudre un des côtés pour faire une manche à vent de manière à refroidir la chaudière en y introduisant de l'air, afin de pouvoir reconnaître s'il y avait moyen de la réparer tant bien que mal. A cinq heures, le machiniste parvint à boucher un trou. On remplit la chaudière, on chauffe et l'on se remet en marche; mais bientôt on fut de nouveau obligé d'éteindre les feux et de s'occuper d'une réparation plus sérieuse. La mer était heureusement très-belle. La nuit était venue. Il fallut prendre notre parti de nous étendre sur les planches du pont, le bateau n'étant pas disposé pour y séjourner. Adieu encore au festin de M. Costa et aux fontaines de Moïse. M. Basilie gémissait. A force de peine et de travail nous entendions à trois heures du matin les roues qui commençaient à marcher et à six heures nous rentrions à notre hôtel.

Le 30 décembre.

Nous nous faisons servir à déjeuner et nous donnons des ordres pour que notre caravane de chameaux et de dromadaires soit prête à se mettre en mouvement. Mes compagnons se plaignent d'avoir les os un peu brisés; M. Linant avait eu pour oreiller un anneau de fer qui lui a endolori la tête. Il m'avertit que notre campement est prêt et que nous pouvons prendre possession de nos appartements ambulants.

Nous arrivons à nos tentes, placées entre la porte de la ville et la citadelle ruinée de l'ancienne Chlysma, sur le bord de la mer, au fond du port. C'est là que débouchera le canal d'eau du Nil, auxiliaire indispensable du canal maritime.

Voici la description de notre campement, qui ne variera pas pendant le reste de notre voyage dans l'isthme :

Trois tentes rondes, de 20 pieds de diamètre, ou de 60 pieds de tour. La première pour Linant et pour moi ; la seconde, pour Mougel et le jeune ingénieur Aïvas, secrétaire et collaborateur de Linant, très-sympathique jeune homme, intelligent, actif et d'une nature obligeante. Il a été élevé en Égypte et parle l'arabe comme un indigène. La troisième tente est pour les domestiques; plus, une longue tente servant de cuisine. Une vingtaine de barils, contenant de l'eau du Nil, sont rangés entre la première et la seconde tente et surveillés jour et nuit par des hommes de garde ; car cette eau, c'est notre conservation pendant notre tournée. Autour de la cuisine, les cages des poules, des dindons et des pigeons, qui restent ouvertes pendant le jour. Je suis très-étonné que nos volatiles n'abusent jamais de leur liberté; un petit troupeau de moutons et de chèvres, trente-trois chameaux et dromadaires, conduits par une quinzaine de Bédouins qui couchent au milieu d'eux ; enfin, une paire d'ânes avec leur ânier, à l'usage de Mougel qui n'aime pas le mouvement du dromadaire. Voici le menu de notre caravane au repos. Ma tente sert de salon ; celle de Mougel, de salle à manger ; celle des domestiques, d'office. Je vais vous donner l'inventaire de la première : en entrant, un espace vide ; à droite et à gauche, un matelas, recouvert d'un tapis, pour servir de divan le jour. La couverture



est pliée sous un coussin servant d'oreiller. La tête du lit est formée par la selle du dromadaire, recouverte d'une grande peau de mouton du Sennaar, peinte en rouge. De chaque côté de la tête, les grandes sacoches contenant nos effets, et placées ainsi pour garantir des vents coulis ; au milieu, les fusils, serrés par des courroies autour du poteau qui soutient la tente ; à deux pas du poteau, entre les deux chevets, un piquet ayant deux crochets pour pendre les montres, et surmonté d'une petite potence en fer où l'on accroche une lanterne. Des caisses de provisions, des valises, des sacs de nuit, des pliants et une table à tréteau complètent l'ameublement.

Nous convenons que nous nous mettrons en route le lendemain matin, de bonne heure.

Nous nous faisons lire par M. Aïvas la partie du mémoire de M. Linant relative aux nivellements exécutés sous sa direction, en 1853, dans tout le parcours de l'isthme, depuis Suez jusqu'à Péluse.

Le 31 décembre.

Réveil à cinq heures du matin par un très-beau clair de lune. Hommes et bêtes sont bientôt sur pied.

Les tentes, les barils, les caisses, les matelas roulés dans les tapis, les cages contenant la basse-cour, les bagages sont chargés sur les chameaux, que nous faisons partir devant nous. Les dromadaires sont sellés, et nous attendent dans l'attitude qui permet de les enjamber. Il faut beaucoup de prestesse pour cette opération, car aussitôt que l'on passe la jambe droite ils se relèvent brusquement, et les meilleurs sont ceux qui s'enlèvent le plus vite. Il convient alors de porter subitement le corps

un peu en avant et de faire presque aussitôt le mouvement contraire lorsque l'animal allonge les jambes de derrière. Linant et moi nous avons deux très-beaux dromadaires qui nous ont été fournis par El-Hami-Pacha, fils d'Abbas-Pacha. Je me trouve tout de suite à l'aise sur le mien ; comme je suis, depuis quelque temps, à l'état d'entraînement, je me fais sans peine au balancement du pas allongé et aux soubresauts du trot. Il y a, du reste, entre ces deux extrêmes, une allure assez confortable. Les autres monteurs de dromadaires sont M. Aïvas, un effendi arabe, aide-ingénieur. Le cheick bédouin Jaoudé, guide de la caravane, est responsable de nos têtes sur la sienne. Un des deux courriers, qui partira avec nos lettres lorsque celui que nous avons laissé au Caire nous apportera la correspondance, et le nègre Abdalhah, maître-Jacques de Linant, complètent le personnel de notre état-major.

Mougel-Bey, fièrement planté sur son baudet, est le seul de la bande qui, par son costume, rappelle l'Europe avec son paletot et son pantalon gris.

Nous marchons pendant trois heures dans le lit de l'ancien canal, dont les deux berges sont encore parfaitement conservées.

Avant le coucher du soleil, nous formons notre campement en plein désert, dans un endroit appelé Makfar (lieu creusé), où l'on voit çà et là quelques maigres végétations.

Notre campement est organisé. J'ouvre ma Bible. Cette lecture, qui m'intéresse surtout en Égypte, m'attache particulièrement aujourd'hui, parce que j'approche des lieux où Jacob et sa famille sont venus s'établir, et d'où, quatre cents ans plus tard, Moïse tirait de la servitude le peuple hébreu.



Je fermais mon livre et je sortais pour jouir d'un beau coucher de soleil, quand M. Mougel et M. Aïvas arrivent, chacun d'un côté opposé, disant qu'ils viennent de voir un magnifique météore lumineux, partant de l'Orient comme une fusée, et, après avoir décrit un demi-cercle, s'éparpillant en grappe de feu vers le couchant. Je n'avais entrevu que la fin du phénomène, et, sans le témoignage de mes compagnons, je n'oserais pas le consigner dans mes notes.

Si nous étions au temps des commandements de Dieu, des miracles et des présages, on pourrait rapprocher cette vision de celle qui avait apparu dans la matinée du 15 novembre, jour de la grande décision de l'ouverture de l'isthme de Suez. Celle-ci marque le 31 décembre, la première journée de notre exploration, où nous jetons les premières bases du rapprochement de l'Orient et de l'Occident.

Je demande la lecture du mémoire de M. Linant sur la géographie ancienne de l'isthme comparée avec la géographie moderne, et sur la route suivie par les Hébreux, afin de profiter en commun des impressions que je venais de recevoir de l'étude des principaux passages du livre de Moïse.

Le 1er janvier 1855.

Branlebas à cinq heures du matin.

Nous contournons, à l'ouest, le bassin des Lacs amers qui faisait partie de la mer Rouge du temps de Moïse et qui est aujourd'hui desséché. On voit, éparses dans l'ancien lit de la mer, des croûtes salines qui présentent l'aspect d'une débâcle de glaçons. Nous traversons une

partie de ces terrains, laissant à notre droite des fondrières dans lesquelles les voyageurs se gardent bien de s'engager, car ils y disparaîtraient avec leurs montures sans aucune chance de salut. Nous avons, sur notre gauche, à un quart de lieue, les monts Awebet, pouvant fournir de bonnes pierres à chaux et de construction.

Nous montons sur une colline où se trouvent des blocs de granit qui ont composé ce qu'on appelle le monument Persépolitain : un de ces blocs est recouvert sur une de ses faces d'inscriptions *cunéiformes* ou assyriennes ; sur une autre est un vautour aux ailes déployées ; aux angles l'antique bâton royal égyptien.

On croit que ce monument a été élevé par Darius, le conquérant persan, lors de son expédition en Égypte, soit pour indiquer une limite de terrain, soit pour perpétuer le souvenir de la reconstruction du canal des Pharaons qui lui est attribuée par Hérodote. La pierre qui a été employée est le granit du mont Sinaï.

Nous continuons à suivre le désert, laissant à notre droite le bassin des Lacs amers. Ici le terrain n'est plus aussi dur que celui que nous venons de parcourir ; le sable est plus fin et conserve la trace de tous les animaux qui y passent. Nous voyons se croiser dans tous les sens des pas d'hyènes, de gazelles, de renards et de lièvres.

Nous campons, à quatre heures, dans l'ouadé-el-Akram (vallée des Akram, nom d'une espèce de buissons).

Conversation dans la soirée sur notre projet de canal depuis Suez jusqu'à l'endroit où nous nous trouvons. Il résulte de nos observations que le canal maritime, à l'entrée de Suez, pourra recevoir, par vingt-quatre heures, un ap-

provisionnement d'eau d'environ dix millions de mètres cubes provenant de l'élévation des marées de la mer Rouge, et que l'on remplira, par ce moyen, ainsi que par les eaux de la Méditerranée, le bassin des Lacs amers destiné à former un immense réservoir dont la contenance sera de deux milliards de mètres cubes d'eau.

Cette masse liquide alimentera suffisamment le canal et produira, lorsque les vents ne la refouleront pas, un faible courant vers la Méditerranée.

Le 2 janvier.

Départ à six heures. Temps couvert. Vent froid et désagréable. Nous visitons un second monument persépolitain, appelé à tort Sérapéum. Nous marchons sur la digue de l'ancien canal qui forme une route.

Nous arrivons, à deux heures, à l'endroit où nous allons établir notre troisième campement, près du lac Timsah (des crocodiles), contre le bir (puits) Abouballah, Ce lieu est appelé dans l'Écriture *Pihahirot*, qui veut dire en hébreu vallée des Roseaux; il est encore nommé par les Arabes Oued-bet-el-Bouze (vallée des Roseaux).

Nous sommes en pleine terre de Gessen.

C'est maintenant le cas de transcrire les versets de la Bible qui parlent de la terre de Gessen, que nous visiterons demain et après-demain.

GENÈSE. — CHAPITRE XLVI

V. 28. — Or Jacob envoya Juda vers Joseph pour l'avertir de sa venue, afin qu'il vînt au-devant de lui dans la terre de Gessen.

V. 33. — Et lorsque Pharaon vous fera venir (dit Joseph à Jacob) et vous demandera: « Quelle est votre occupation? »

V. 34. — Vous lui répondrez : « Vos serviteurs sont pasteurs depuis leur enfance jusqu'à présent; nos pères l'ont toujours été comme nous. » Vous direz ceci pour pouvoir demeurer dans la terre de Gessen.

Gessen, en hébreu, veut dire pâturage. Il est remarquable que pâturage se traduit en arabe par *Guess*. Dans l'ancien langage éthiopien, *sos* se traduit par pasteur. Le nom de Suez vient probablement de cette étymologie. Ainsi la terre de *Gessen*, la terre de *Guess*, l'isthme de Suez seraient des dénominations qui s'appliqueraient aux mêmes lieux. On sait maintenant que la dynastie des *Hiksos*, qui a régné en Égypte, signifie dynastie des pasteurs armés.

CHAPITRE XLII

V. 4. — Nous vous supplions (dit Jacob à Pharaon) d'agréer que vos serviteurs demeurent dans la terre de Gessen.

V. 6. — Vous pouvez choisir dans toute l'Égypte (dit Pharaon à Joseph) ; faites-les demeurer dans l'endroit du pays qui vous paraîtra le meilleur, et donnez-leur la terre de Gessen.

V. 11 — Joseph, selon le commandement de Pharaon, mit son père et ses frères en possession de Rhamsès, dans le pays le plus fertile de l'Égypte.

EXODE. — CHAPITRE PREMIER

V. 7. — Les enfants d'Israel (après la mort de Jacob et de tous ses fils) s'accrurent et se multiplièrent extraordinairement, et étant venus extrêmement forts, ils remplirent le pays où ils étaient.

V. 8. — Cependant il s'éleva dans l'Égypte un roi nouveau.

V. 11. — Il s'établit des intendants des ouvrages afin qu'ils accablassent les Hébreux de fardeaux insupportables, et ils bâtirent à Pharaon des villes pour servir de magasins, savoir : Pi-Toum et Rhamsès.

CHAPITRE VIII. — PLUIE DE MOUCHES.

V. 6.—Moïse dit à Pharaon : « Je rendrai la terre de Gessen, où est mon peuple, une terre miraculeuse où il ne se trouvera aucune de ces mouches. »

CHAPITRE IX. — 6e PLAIE. — PESTE.

V. 6. — Toutes les bêtes des Égyptiens mourront et nulle de toutes celles des enfants d'Israël ne périra.

7e PLAIE : PLUIE. — GRÊLE.

V. 26. — Il n'y eut qu'au pays de Gessen, où étaient les enfants d'Israël, que cette grêle ne tomba point.

Les inductions que je tire des passages de la Bible, c'est que la terre de Gessen, qui sera traversée par notre canal d'alimentation dérivé du Nil, redeviendra pour le moins aussi fertile qu'elle l'était dans l'antiquité et qu'elle offrira aux cultivateurs un climat salubre, puisque de nos jours, comme du temps de Moïse, les rares tribus de pasteurs arabes qui y campent sont en général à l'abri des épidémies, malgré leurs rapports avec les populations de la Basse-Égypte.

CHAPITRE XII

V. 37. — Les enfants d'Israël partirent donc de Rhamsès et vinrent à Socoth.

Socoth veut dire, en hébreu, *tentes*.

Cet endroit est nommé aujourd'hui par les Arabes, soit Oum-riam (*mère des tentes*), soit Makfar (*lieu creusé* où passait l'ancien canal).

CHAPITRE XIII

V. 20. — Étant donc sortis de *Socoth*, ils campèrent à *Etham*, à l'extrémité de la solitude.

Etham qui est, en effet, à l'extrémité d'une vaste solitude bornée par le bassin des Lacs amers, où arrivait alors la mer Rouge, est un endroit que nous avons visité ce matin et où se trouve le second monument persépolitain. La tribu qui vient dans certaines saisons camper dans le voisinage s'appelle les *Ethamis*.

V. 22. — Jamais la colonne de nuée ne manquera de paraître devant le peuple pendant le jour, ni la colonne de feu pendant la nuit.

Moïse ayant tué, dans sa jeunesse, un Égyptien qui battait un Israélite, avait dû se refugier au Sinaï, où il avait épousé la fille de Jethro, prêtre de Madian, dont il garda les troupeaux pendant quarante ans. Son frère Aaron était venu le trouver lorsque le Pharaon sous lequel il avait tué l'Égyptien était mort, ce qui s'accorde avec la durée du règne de Rhamsès II, le Sésostris des Grecs. Il connaissait les usages des caravanes nombreuses qui, de nos jours encore et dans les mêmes lieux, se font précéder, à d'assez grandes distances, par des porteurs de machallahs (torches), qui produisent une colonne de fumée pendant le jour et une colonne de feu pendant la nuit.

Ils avaient passé par les gués des dernières lagunes de la mer Rouge, comme le font aujourd'hui les Bédouins qui profitent de la marée basse pour traverser la mer Rouge dans les environs de Suez.

Les généraux de Pharaon, aussi bien que tous ceux de Saïd-Pacha, ignoraient l'existence de ces passages.

CHAPITRE XIV

V. 2. — Dites aux enfants d'Israël qu'ils retournent devant *Pihahiroth* (baie des Roseaux d'où je vous écris), qui est entre Magdal et la mer vis-à-vis de Baalsephon. Vous camperez vis-à-vis de ce lieu sur le bord de la mer.

Ce lieu est en effet situé au milieu de l'emplacement des anciennes lagunes de la mer Rouge, dont le niveau est inférieur à celui de la mer et qui redeviendront lagunes lorsque le canal maritime sera ouvert. Les Israélites, favorisés par la tempête décrite dans la Bible, auront passé le soir à marée basse dans les bas fonds qui se trouvent entre le bassin du lac Timsah et celui des Lacs amers, au milieu des longues dunes de sable qui font l'effet au clair de lune de murailles blanchies à la chaux, et le lendemain matin, le vent s'étant calmé, les troupes égyptiennes se sont lancées à la poursuite du peuple hébreu et ont été culbutées dans les flots et les fondrières de la vallée.

CHAPITRE XV

Après que Moïse eut fait partir les Israélites de la mer Rouge, ils entrèrent au désert de *Sur* (désert de Syrie, de l'autre côté des lacs Timsah et Amers), et ayant marché trois jours dans la solitude, ils ne trouvèrent point d'eau.

V. 23. — Ils arrivèrent à Mara et ils ne pouvaient boire des eaux de Mara parce qu'elles étaient amères.

Il y a dans le désert de *Sur* une source qui est marquée sur toutes les cartes sous le nom de *Bir-Mara*, — *mara* voulant dire *amer* en hébreu comme en arabe.

V. 25. — Mais Moïse cria au Seigneur, lequel lui montra un certain bois qu'il jeta dans les eaux, et les eaux d'amères qu'elles étaient devinrent douces.

Linant nous raconte que cette pratique lui a été enseignée par des Arabes du Sinaï qu'il a souvent fréquentés, et qui jettent dans les sources d'eau saumâtre, afin d'en diminuer l'amertume, des branches d'un arbuste appelé arak, espèce d'épine-vinette.

V. 27. — Les enfants d'Israël vinrent ensuite à *Elim* où il y avait douze fontaines et soixante-dix palmiers et ils campèrent auprès des eaux.

Elim est l'endroit que l'on appelle actuellement les fontaines de Moïse, existant toujours au nombre de douze, que nous avons deux fois inutilement tenté de visiter et où nous attendaient *les festins* du père Costa.

CHAPITRE XVI

V. 14. — On vit paraître dans le désert quelque chose de menu et comme pilé au mortier qui ressemblait à ces petites graines de gelée blanche qui pendant l'hiver tombent sur la terre.

Les Israélites s'écrièrent : *Man-hu?* qui veut dire en hébreu : *Qu'est-ce que c'est?* Telle est l'étymologie de manne.

M. Linant a vu les Arabes du Sinaï recueillir la manne qui s'écoule le matin, au lever du soleil, par une certaine température, des feuilles du *tamaris*, végétation qui pousse naturellement à l'état de buisson ou d'arbrisseau dans presque toute l'étendue du désert que nous venons de parcourir, aussi bien que de l'autre côté jusqu'au Sinaï.

C'est effectivement une espèce de gelée ou écume blanche qui se forme le matin sur les feuilles du tamaris et qui, fondant aux premiers rayons du soleil, tombe goutte à goutte sur le sol et forme une pâte ressemblant au miel. La manne du Sinaï n'a pas une saveur désagréable et ne possède pas la qualité purgative de la manne, récoltée en Sicile, que l'on trouve chez nos pharmaciens.

Les travaux inédits de Linant prouveront que la terre de Gessen est la contrée où nous sommes aujourd'hui.

Étant arrivée de bonne heure à notre campement de la vallée des Roseaux (Pihahirot), nous en profitons pour nous réunir en conférence, nous communiquer nos observations sur le parcours du canal de Suez au lac Timsah, étudier de nouveau les cartes et plans de Linant, discuter sur la profondeur et la largeur du nouveau canal, poser enfin les principales bases du rapport pour lequel Linant et Mougel ont à se mettre d'accord.

Nous voulons aussi nous former une idée (imparfaite encore) de la dépense. Nous arrivons, après bien des calculs, au chiffre de 160 à 170 millions. Le canal de communication avec le Nil, du Caire au port intérieur du canal maritime et qui de là formera deux canaux d'irrigation et d'alimentation, l'un allant vers Suez, l'autre vers le port de la Méditerranée, est évalué à une vingtaine de millions. Tout cela, vous le pensez bien, sera revu, corrigé, et j'espère peu augmenté, avec tous les documents, preuves et plans détaillés à l'appui.

Le 3 janvier.

Nous partons à huit heures pour aller faire une excursion aux ruines de Rhamsès. Nous nous arrêtons un quart

d'heure sur le monticule où fut Socoth, première station des Israélites, et nous arrivons au lieu de leur départ.

L'emplacement de Rhamsès ne peut donner lieu à aucun doute depuis que l'on connaît les statues dont je vous envoie le croquis dessiné par Linant. Les inscriptions hiéroglyphiques qui se trouvent au dos du bloc de granit et qui ont été traduites, expliquent que les figures représentent Rhamsès II (Sésostris) et ses deux fils.

Le sol est parsemé de fragments des anciennes briques dont la confection rendait aux Israélites la *vie si ennuyeuse.*

CHAPITRE PREMIER. — DE L'EXODE.

V. 14. — Les Égyptiens leur rendaient la vie ennuyeuse en les employant à des travaux pénibles de mortier et briques et à toutes sortes d'ouvrages de terre, dont ils étaient accablés.

Nous déjeunons en présence de Sésostris, et nous rentrons au campement après avoir suivi une partie de l'ancien canal de communication du Nil avec la mer Rouge.

Le 4 janvier.

Départ à sept heures pour faire le tour du lac de Timsah du côté de l'ouest. Nous reconnaissons l'emplacement de Baalzéphon sur une colline au pied de laquelle passera le grand canal.

Le ciel se couvre de nuages, les sables commencent à tourbillonner autour des buissons; nous sommes menacés d'une tempête semblable à celle qui a permis aux Israélites d'échapper aux chariots de l'armée égyptienne; nous déjeunons à la hâte et nous reprenons nos montures qui marchent péniblement contre le vent.



Le 5 janvier.

Il a plu presque toute la nuit. Le vent redouble avec violence, il n'y a rien à faire au dehors et pas moyen de nous lancer en caravane sur cette mer agitée du désert.

Nous regardons à l'horizon du côté du vent. Un gros orage de kamsin est imminent.

Nous prenons gaiement notre parti et nous devisons sur notre canal. Nous faisons, au bruit de la tempête, les plus beaux châteaux en Espagne au sujet des cultures verdoyantes et des plantations de forêts qui changeront peut-être un jour l'aspect des déserts qui nous environnent. Tout d'un coup une rafale irrésistible démonte et renverse les deux tentes qui sont en face et celle où nous faisons *tertulia*. La nôtre commence à céder. Le poteau s'ébranle. Linant crie : « Allons, aux cordes! Abdallah, Ibrahim, Mohammed, etc., etc.. » Placé le plus loin de la porte, je reste sous la tente affaissée. Je soutiens intérieurement le poteau que les efforts de ceux qui se pendent aux cordes relèvent un peu. Je me place ensuite en arc-boutant contre le côté de la tente pressé par la rafale, mais mon matelas sur lequel mes pieds portaient glisse, je suis lancé de l'autre côté de la tente sur le matelas de Linant, sans me faire aucun mal; je reprends avec acharnement et mieux assujetti ma position d'arc-boutant. On relève complétement la tente, on redresse les autres, nous réparons le désordre de notre ameublement et de nos effets éparpillés, mouillés et couverts de sable. Linant vient de crayonner cette scène de confusion au plus fort de l'ouragan. Vous y verrez la position comique du futur directeur du canal des deux mers.

Nous reprenons le cours de notre conversation si violemment interrompue. Nous supputons les produits du canal d'irrigation et d'alimentation qui apportera les eaux du Nil dans les terres, aujourd'hui incultes, d'une contenance d'environ cent mille hectares.

On nous annonce un courrier à dromadaire en vue. Il m'apporte mes correspondances.

Je reçois une lettre de l'amiral Jurien de La Gravière, écrite devant Sébastopol, en date du 25 novembre, et un mot très-obligeant de l'amiral Bruat qui m'offre l'hospitalité de son bord, s'il me prend fantaisie de voir Sébastopol.

Kœnig-Bey m'envoie la copie de la réponse du vice-roi à la lettre de l'Empereur qui accompagnait le grand cordon de la Légion d'honneur. J'y remarque ce passage important pour notre entreprise.

Je suis heureux, Sire, de pouvoir constater que les efforts que je fais pour marcher sur les traces de feu mon père, sont appréciés par Votre Majesté, et que la conduite que j'ai tenue jusqu'ici s'est trouvée d'accord avec ses vues. Pénétré de cette vérité que tous les hommes sont frères, et, mû par le désir d'être utile à tous les peuples, j'ai formé le projet de réunir la Méditerranée à la mer Rouge par un canal de navigation et de confier l'exécution de cette grande œuvre à une compagnie universelle. J'ose espérer, sire, que Votre Majesté, dont la haute sollicitude s'étend à toutes les entreprises qui peuvent contribuer au bien-être de l'humanité, daignera donner son approbation à un projet dont la réalisation ouvrirait un nouveau débouché au commerce et à l'industrie de toutes les nations de l'Europe.

Il est bien vrai, Sire, qu'une grande distance sépare la France de l'Égypte, mais quel est le pays du monde, quelque éloigné qu'il soit, qui ne soit aujourd'hui éclairé et vivifié par un rayon émané des lumières de la civilisation.

M. Baguer y Ribas, consul général d'Espagne, m'écrit du Caire :

Je vous informe qu'un Anglais, M. Wilcox, un des directeurs fondateurs de la compagnie Péninsulaire orientale, est arrivé au Caire avec un de ses principaux collègues, mon compatriote M. Zulueta. A part l'intérêt qui me guide dans votre affaire, en ma qualité d'Espagnol, pénétré, comme je le suis des meilleurs sentiments pour vous, j'aurais cru manquer à ces sentiments, si je n'eusse saisi cette bonne occasion pour préparer l'esprit de ces messieurs à s'associer à votre grande entreprise. Je crois avoir déjà fait un bon chemin vers mon but pour que vous ayez moins de difficulté à faire le reste à votre retour. Quoi qu'il en soit, je regarde leur arrivée en Égypte comme providentielle en faveur de votre projet. M. Zulueta que j'aurai l'honneur de vous présenter est impatient de faire votre connaissance, comme tout Espagnol qui n'a pas ce bonheur : ce sont ses propres expressions.

Le 7 janvier.

Le temps, qui a continué à nous bloquer hier, nous permet de décamper aujourd'hui de Pihahirot.

Nous nous dirigeons au nord du lac Timsah, qui est aujourd'hui le point central de l'isthme. J'apprécie sur les lieux l'excellente idée, qui appartient à Linant, de faire un port intérieur au lac Timsah. Ce bassin est entouré de collines. C'est un magnifique port naturel six fois plus grand que celui de Marseille, et d'autant plus utile qu'il sera facilement mis en communication avec les parties cultivées de la terre de Gessen et de l'intérieur de l'Égypte par le moyen d'un canal de jonction dérivé du Nil. Les navires qui viendront y stationner y trouveront les moyens de se ravitailler.

8 janvier.

Nous commençons à apercevoir sur notre gauche le lac Mensaleh, formé d'une part par la crue du Nil, et de l'autre par les eaux de la Méditerranée, dont le rivage offre plusieurs solutions de continuité entre Damiette et Péluse.

Halte pour déjeuner, à midi, dans une oasis dont les arbres frappent agréablement les yeux au milieu d'un désert à perte de vue. J'ai compté 23 dattiers. Cette oasis est nommée par les arabes *Bir el Bourj* (puits de la tour). Il y a au milieu des dattiers un puits d'eau saumâtre, et sur une colline les débris d'une construction.

Nous attendons là le passage de notre caravane, et nous contournons ensuite jusqu'à quatre heures la limite Est du lac de Mensaleh où nous voyons une multitude de lignes blanches formées par des bandes de cygnes, de pélicans et de flamants.

Nous atteignons le pied d'un monticule sur lequel était bâtie l'antique forteresse de Magdol ou Migdol, dont parle la Bible, et que les voyageurs nomment Magdolum.

Pendant que notre campement s'organise, nous visitons les ruines du fort. L'histoire rapporte que le fort a été incendié, aussi voit-on sur les pierres et sur les briques des traces de l'effet du feu. Nous apercevons, dans le lointain, à droite, le rivage de Péluse où fut tué Pompée ; à gauche, dans les brumes, est Damiette où débarqua saint Louis.

9 janvier.

Nous prenons la direction de Péluse; à côté se trouvent les ruines du château moderne de *Tineh*. Tineh et Péluse,

l'un mot arabe, l'autre mot grec, ont tous les deux la même signification et se traduisent en français par *boue*. Dans ce moment l'endroit est plus que boueux, il est couvert d'eau par suite de la haute crue du Nil. Il faut donc nous contenter de voir à distance et d'une élévation le lieu où fut Péluse, l'une des villes les plus importantes de la vieille Égypte, mais qui ne conserve sur le sol aucune ruine remarquable. Nous saluons la Méditerranée en lui promettant la visite du golfe arabique, et nous prenons congé d'elle.

Nous avons terminé notre première exploration. Il en ressort pour nous que notre entreprise est exécutable, et bientôt, je l'espère, les rapports des deux ingénieurs qui m'accompagnent le prouveront.

Nous retournons passer la nuit à l'oasis de Bir el Bourj.

10 janvier.

Le froid est vif ; nous marchons à pied pour nous dégourdir, tenant nos dromadaires par la corde. Nous les escaladons ensuite, ce qui est toujours un petit moment d'émotion. Ils sont plus en train que d'habitude et nous laissons bientôt la caravane loin derrière nous. Mougel, avec ses ânes est aussi fort distancé. Son bourriquier a des terreurs fort risibles ; il invoque le prophète pour être préservé des attaques des Bédouins, et lorsqu'un Arabe s'approche de lui pour lui demander s'il a du tabac à lui donner ou pour lui offrir de venir prendre une tasse de café sous sa tente, il croit son dernier jour arrivé ; il frappe ses bêtes à coups redoublés pour leur faire hâter le pas et n'a de tranquillité qu'après nous avoir rejoints. Pensant que ce jour-là le pauvre garçon serait

moins rassuré que jamais, parce que nous avions rencontré quelques Bédouins faisant paître leurs troupeaux, le fusil sur l'épaule, nous fîmes une petite halte à dix heures.

Mougel arrivait fort calme et fort paisible au milieu des exclamations de son ânier, ne songeant qu'à ses combinaisons et à ses calculs au sujet du canal. Dès qu'il nous eut rencontrés, nous reprîmes nos montures, côtoyant le lac Mensaleh au lieu de traverser le désert comme nous l'avions fait à l'aller.

Nous nous dirigeons ensuite vers le seuil d'El Guisr, où nous plantons nos tentes, à cinq heures, au pied d'une des dunes les plus élevées de l'isthme.

11, 12, 13 et 14 janvier.

Retour vers le Caire. Halte au pied d'une citerne, où je rédige au crayon et abrité sous un buisson de tamaris, une instruction pour le rapport des ingénieurs. J'en donne ensuite lecture à Linant et à Mougel, qui approuvent et sont satisfaits du cadre que je leur ai tracé. Ils disent seulement que je puis supprimer le passage où je les engage, en cas de différence d'opinion, à en consigner les motifs; mais je le maintiens, parce que cette réserve étant faite, leur accord, sur lequel je compte, n'en aura que plus de poids.

15 janvier.

Nous nous mettons de bonne heure en route au trot de nos dromadaires pour être à onze heures au Caire. Nous avons à notre gauche la chaîne des montagnes qui, commençant au Mokattan et finissant à l'Attaka, bordent

la route de Suez; à droite nous voyons se dessiner, au milieu des dattiers et d'une ligne de verdure indiquant le cours du Nil, les minarets de Kanka. Je trouve la matinée plus belle que jamais, et le spectacle de la nature qui se déroule devant moi me paraît ravissant. Nous avons dépassé Abouzabel; nous apercevons l'obélisque d'Héliopolis, la ville du soleil, où Platon a étudié pendant dix-sept ans les archives des prêtres égyptiens. C'est à tort que l'on a placé dans cette ville la résidence de Joseph, le fils de Jacob. La dynastie des pasteurs, sous laquelle Joseph est venu en Égypte, régnait à *San*, près du lac Mensaleh, où le premier ministre du Pharaon, le seigneur Putiphar, cumulait ses fonctions avec celles d'eunuque, comme nous le dit l'Écriture, circonstance rendant fort excusables les prévenances de madame Putiphar et rendant plus méritoire la réserve du fils de Jacob.

Nous longeons le joli village de Matarié, entouré de jardins, au milieu desquels se distingue l'arbre de la Vierge. Nous passons ensuite devant Birket el Haggi (lac des Pèlerins), où se réunit tous les ans la grande caravane de la Mecque, qui accompagne le tapis sacré destiné à couvrir le tombeau du prophète.

Nous distinguons devant nous le massif palais de l'Abassié, construit par Abbas-Pacha, où l'on compte 2,000 fenêtres; plus loin s'élèvent, de l'autre côté du Nil, les sommets des deux grandes pyramides que contemplent les armées et les voyageurs, non point depuis quarante siècles comme on dit vulgairement, mais depuis plus de soixante.

Nous voyons poindre vers la gauche les longues flèches de la mosquée bâtie en albâtre oriental dans l'enceinte de la citadelle par Méhémet-Ali, et que ce grand homme

avait disposée pour être le lieu de sa sépulture. Il avait bien le droit de faire dominer par son tombeau, de l'endroit même où il avait anéanti les représentants de la barbarie, un pays qu'il avait régénéré. Je suis frappé d'un rapprochement auquel je n'avais pas encore songé : mon père était, en 1803, l'agent politique de la France en Egypte ; le premier consul Bonaparte lui avait donné pour instructions de chercher, parmi les chefs des troupes turques, un homme énergique et intelligent qui pût être proposé à Constantinople pour être revêtu de la dignité, jusque-là nominale, de pacha du Caire. Méhémet-Ali, originaire de la Macédoine, simple commandant de mille bachi-bouzouks, ne sachant ni lire ni écrire, devint le commensal et l'ami de mon père, dont il reçut les conseils et les encouragements contre le pouvoir des mamelouks ennemis de la France ; Méhémet-Ali comprit l'avenir qui lui était réservé. Il s'était conquis parmi les siens une supériorité qui permit à l'ambassadeur de France à Constantinople (colonel Sébastiani) d'employer son influence pour le faire investir par le sultan du pachalik du Caire.

A cinquante ans de distance, le fils du comte Mathieu de Lesseps, étant déjà l'ami du fils de Méhémet-Ali, devient son conseiller pour l'accomplissement d'une œuvre qui doit illustrer son règne, et, dans cette même citadelle, témoin de l'élévation violente de Méhémet-Ali par le massacre des mamelouks, Mohammed-Saïd fait le coup d'État pacifique qui complétera la régénération de l'Égypte en annonçant à tous les représentants des puissances de l'Europe qu'il a résolu de joindre la mer Rouge à la Méditerranée et d'ouvrir au monde le passage des Indes.

Je suis convaincu que l'Angleterre profitera plus qu'aucun autre pays des avantages de ce passage, mais il ne

faut pas se dissimuler que la vieille politique égoïste de la Grande-Bretagne est frappée au cœur. Aussi les partisans des anciennes traditions se sont-ils déjà émus très-vivement.

Je m'y attendais, car mieux que personne, soit par ce que m'avait appris mon père, soit par ma propre expérience, j'avais été à même de suivre, à diverses époques, leur politique en Égypte. Pourquoi ont-ils employé tous les efforts de leur puissance pour faire échouer l'expédition du général Bonaparte? Pourquoi ont-ils, plus tard, protégé les mamelouks qui divisaient le pays, repoussaient le commerce étranger et condamnaient à la stérilité la fertile vallée du Nil? Pourquoi ont-ils, en 1840, ligué toute l'Europe contre la France et contre Méhémet-Ali, dont ils voulaient arrêter les progrès? Pourquoi ont-ils entouré de leur appui et de leurs conseils Abbas-Pacha, ce prince fanatique et ennemi du progrès, que la Providence a fait disparaître au moment où il allait consommer la désorganisation et la ruine de l'Égypte?

C'est qu'il y avait en Angleterre un parti qui aurait voulu réduire le vice-roi à la condition de ces rajahs de l'Inde dont on favorise les désordres jusqu'au moment où le prince abruti n'a plus d'autres ressources que de se faire protéger ou de vendre ses États.

Heureusement que tout le monde ne pense pas ainsi en Angleterre et qu'il y a, dans ce pays de liberté, grand nombre d'hommes de cœur et d'intelligence qui, tôt ou tard, entraîneront l'opinion publique.

Ma lettre à Cobden pourra servir de thème, s'il y a lieu d'entreprendre une croisade contre les hommes du passé.

Je me suis laissé aller à faire une digression politique à propos de la vue de la citadelle du Caire. Revenons à

nos dromadaires qui demandent quelques moments de repos. Nous nous arrêtons près du tombeau de Malek-Adel, dont la coupole nous abrite du soleil. Vous avez lu le roman de Mme Cottin? vous savez donc que Malek-Adel était le frère du sultan Salah-Eddin (Saladin), le calife régnant en Égypte lors de la croisade de Philippe Auguste. Mme Cottin l'a rendu beaucoup plus illustre que les historiens arabes, chez lesquels il ne joue aucun rôle remarquable; ils ne font même pas mention de ses amours avec la princesse Mathilde, ni de son mariage à l'ermitage de Saint-Antoine, près de Suez.

Enfin nous arrivons sur la place de l'Esbekié, et de là nous nous empressons de nous rendre au palais des muçafirs, où je retrouve beaucoup d'amis.

XIV

INSTRUCTIONS A MM. LINANT-BEY ET MOUGEL-BEY, POUR LE PROJET D'UN CANAL MARITIME DE LA MER ROUGE A LA MÉDITERRANÉE ET D'UN CANAL D'ALIMENTATION DÉRIVÉ DU NIL.

Caire, 15 janvier 1855.

Au moment où nous venons de terminer l'exploration dont nous avons été chargés par S. A. Mohammed-Saïd-Pacha, je crois devoir fixer l'attention de MM. Linant-Bey et Mougel-Bey sur les principaux points destinés à servir de programme à l'avant-projet que nous sommes convenus de présenter en attendant un travail plus complet accompagné des plans, cartes, coupes, devis et autres documents à l'appui :

1° Pour l'entrée du côté de la mer Rouge, indiquer si l'on se servira du port actuel. Quels seront les travaux à exécuter comme jetées, etc.

2° Indiquer la direction précise du canal depuis Suez jusqu'à l'ancien bassin de la mer Rouge appelé Lacs amers.

3° Faire connaître comment on compte utiliser ce bassin et si, en le traversant, le canal maritime devra avoir une berge continue ou ne pas en avoir du tout.

4° Tracé de la suite du canal jusqu'au bassin du lac Timsah, destiné à servir de port intérieur.

5° Travaux à exécuter pour rendre le lac Timsah propre à remplir le but proposé. Donner la longueur des murs du quai. Dans la traversée du lac Timsah, le canal devra

être creusé sur une plus grande largeur que dans le reste du parcours, afin de permettre aux navires de mouiller ou de se mettre à quai sans obstruer le passage. Ces quais seront établis, autant que possible, dans le voisinage du canal d'eau douce.

6° Direction du canal maritime du lac Timsah au lac Menzaleh.

7° Travaux à exécuter le long du lac Menzaleh ou dans le lac lui-même.

8° L'embouchure du lac sur la Méditerranée sera-t-elle à l'embouchure de l'ancienne branche Pélusiaque ?

9° Bien définir le genre, la nature et les dimensions des travaux en jetées, môles, etc., etc., afin de répondre aux objections faites jusqu'à ce jour sur les difficultés ou prétendues impossibilités provenant des atterrissements de la côte et de l'envasement de l'embouchure d'un canal sur la Méditerranée. Cette partie du projet devra être basée sur des preuves, des exemples et des calculs incontestables.

10° Quelle est la masse d'eau qui, pendant chaque marée, pourra entrer de la mer Rouge dans le canal maritime ?

11° Quel parti pourra-t-on tirer de la hauteur des marées, tant sur le parcours du canal maritime, que dans le bassin des Lacs amers et à l'embouchure de la baie de Péluse.

12° Calculer pour le canal maritime sur une largeur de cent mètres à la ligne d'eau des mers basses de la Méditerranée, avec faculté de la réduire jusqu'à 65 à 70 mètres dans les rares parties où les déblais à faire seraient trop considérables. La cote d'eau ou profondeur sera calculée à 6, 7 et 8 mètres, toujours au niveau des basses eaux de

la Méditerranée, afin que la Compagnie puisse choisir, suivant la dépense, celle des trois profondeurs qui conviendra le mieux à ses intérêts combinés avec les nécessités de la navigation.

13° Répondre aux objections relatives à des difficultés de navigation dans la mer Rouge et dans le golfe de Péluse.

15° Établir un premier devis *au maximum* de toutes les dépenses, et indiquer l'époque présumée où le canal pourra être ouvert à la navigation.

15° Ajouter au projet du canal maritime un projet du canal de communication, d'alimentation et d'irrigation dérivé du Nil, ayant son point de départ entre le barrage et le Caire, pour gagner l'Ouadée et arriver jusqu'au lac Timsah. Les dimensions seront calculées pour qu'en raison de sa pente et de son tirant d'eau, le canal puisse arroser au moins 200,000 feddans pendant les hautes eaux. Ce canal devra, aux environs du lac Timsah, avec lequel il communiquera, se séparer en deux branches de simple irrigation, pour être dirigées la première vers Suez, la seconde vers Péluse.

16° Examiner si les sables des dunes de l'isthme peuvent apporter des obstacles à l'exécution et à l'entretien du canal, et quel est le parti que l'on peut en tirer au moyen du canal d'irrigation.

17° Présenter un devis *au maximum* de la dépense du canal secondaire dérivé du Nil et fixer le temps de la durée des travaux.

18° Faire connaître la nature, la qualité et les lieux d'extraction des matériaux qui pourront facilement et sans grands frais de transport être utilisés pour tous les travaux.

19° Présenter enfin un budget approximatif *au minimum* des revenus présumés du grand canal maritime et du canal d'alimentation et de navigation intérieure.

Je ne prétends pas renfermer dans les seules limites indiquées par ce programme le travail de MM. Linant-Bey et Mougel-Bey.

Tout en constatant l'accord que j'ai vu régner entre eux et l'identité de leur conviction sur la possibilité de la communication entre la mer Rouge et la Méditerranée par un canal accessible à de grands navires, je les prie, dans le cas où l'opinion de l'un d'eux sur une question quelconque ne serait pas partagée par l'autre, de consigner la différence de leurs observations et d'en établir les motifs.

Enfin l'avant-projet, accompagné d'une carte figurative devra être achevé le plus promptement possible.

XV

A M. ARLÈS-DUFOUR, A PARIS.

Caire, 16 janvier.

)e retour depuis hier de l'exploration de l'isthme de ɜz ordonnée par le vice-roi et dont il a voulu garder à charge tous les frais, un de mes premiers soins est de ɪs faire connaître en résumé les résultats de mon inté- ɪsant voyage. Linant et Mougel sont d'accord sur la ssibilité d'exécution du grand canal à travers l'isthme ec deux entrées parfaitement accessibles à la navigation un magnifique port dans le bassin du lac Timsah. J'ai confiance que ces ingénieurs ont trouvé la meilleure lution du problème.

Je dois dire à leur honneur qu'ils se sont mis à ma dis- ›sition avec désintéressement, sans réserve ni arrière- ɜnsée, laissant de côté toute question personnelle et ɪis seulement par le désir de concourir au succès de la 'ande entreprise. Il n'a pas été prononcé un seul mot ɪr eux sur les conditions de leur concours ni sur les 'antages que pourra leur réserver la future compagnie. n'ai pris avec eux aucune espèce d'engagement.

M. Aivas, jeune ingénieur au service du vice-roi, qui ɪus a accompagnés dans notre excursion, qui a la con- nce de Linant et que j'ai été à même d'apprécier très- 'orablement, mérite une mention particulière et ne sera ɪtainement pas oublié dans l'occasion.

J'arrive maintenant à mes impressions sur la situation ropéenne et ottomane à l'endroit du canal, telle que la

représente votre correspondance, celle de mes autres amis et celle de ma famille. A Paris l'on approuve ; à Londres, où l'on a été aussi surpris que chez nous, le premier mouvement n'a pas été favorable, et l'on s'est senti disposé à faire ce que l'on pourrait pour empêcher ; à Constantinople, lord Stratford ne s'est pas montré personnellement hostile : il attendait, disait-il, qu'on lui dictât le langage qu'il devait tenir. Le grand-vizir, à la date du 28 décembre, n'avait pas saisi le conseil de la communication du vice-roi et il entendait prendre son temps pour réfléchir ; il voulait, avant de se prononcer, avoir le mot de Paris et de Londres. Il désirait en outre savoir si le vice-roi entendait poser la question autrement qu'il ne l'a fait jusqu'à présent, c'est-à-dire s'il voulait faire dépendre l'exécution de son projet de la volonté de la Porte, ou, ce qui est la même chose dans ce moment, de la volonté des grandes puissances alliées.

Je vous dirai mon opinion ; je ne puis pas encore vous faire connaître celle du vice-roi qui, pendant mon absence, a été à Alexandrie, s'est arrêté au barrage et ne sera ici que dans deux jours.

On m'a écrit que la question était à Paris et à Londres. Je crois qu'elle ne doit pas sortir de l'Egypte jusqu à nouvel ordre, et qu'il ne convient pas de la soumettre bénévolement à des décisions extérieures dont nous savons que tous les éléments ne sont pas favorables. Ce qui fait notre force, c'est la résolution énergique et décidée de Mohammed-Saïd ; je compte aussi sur l'appui moral et les sympathies de l'Empereur en faveur d'un projet qui va à ses idées ; mais pour que cet appui soit dans la suite plus patent, pour ne pas le contrarier il me paraît que je dois chercher à conserver à notre affaire son caractère

d'initiative égyptienne en dehors des complications de la politique européenne. C'est ce que j'avais compris dès le début, ce qui a commencé la réussite et ce qui pourra l'assurer. On a tenté et l'on tentera encore d'effrayer l'esprit du vice-roi. Mais comme il n'est pas homme à se laisser intimider et que sous ce rapport il trouve en moi les mêmes dispositions, il n'y a pas à craindre sur lui l'influence des intrigues. En continuant à maintenir notre position jusqu'à ce que nous y voyions plus clair au dehors, nous gagnerons du terrain par deux raisons; la première, c'est, qu'au fond, les récalcitrants eux-mêmes, dont les motifs ne sont pas avouables, finiront par faire contre fortune bon cœur; la seconde, c'est que la Porte, mise en demeure de se prononcer, préférera peut-être donner son agrément à un projet à l'occasion duquel on fait vis-à-vis d'elle un acte de déférence convenable dans les circonstances actuelles, tandis que si elle refusait son autorisation on serait parfaitement enclin à s'en passer.

J'attends donc le vice-roi pour me concerter avec lui. Je soupçonne qu'il m'engagera à aller à Constantinople avant de retourner en France.

Parlons un peu de la constitution de notre Société, dont nous aurons à nous occuper ensemble en France. Notre ami a appelé avec raison mon attention sur cette circonstance qu'il n'existe pas de précédent en France d'une société anonyme constituée pour une œuvre dont l'objet est à l'étranger. La chose vaut la peine de la nouveauté, et comme la loi ne s'y oppose pas, il y aura sans doute moyen de combiner les statuts de manière à donner à tous les intérêts les garanties nécessaires.

Sous le rapport de la rédaction des statuts, nous serons parfaitement libres. Le vice-roi étant disposé à accepter

ceux que je lui présenterai, et dans lesquels il y aura lieu d'introduire tout ce qui ne pouvait être mentionné dans le cadre du firman, où la concision et l'absence de détails étaient commandées.

Le siége financier de la Compagnie devra être à Paris, où les garanties judiciaires seront assurées aux actionnaires vis-à-vis de la Société, et aux tiers musulmans et européens pour faits de construction et d'exploitation du canal.

Quant aux relations de toute sorte entre la Société et le gouvernement égyptien, le directeur et le commissaire du vice-roi seront les meilleurs intermédiaires, et s'il y avait des contestations, le tribunal mixte serait une institution suffisante, si l'on ne préférait pas, dans certains cas, indiquer la voie de l'arbitrage.

On pourra objecter que le directeur est, jusqu'à présent, nommé par le vice-roi, sans l'intervention de la Compagnie et trouver quelque inconvénient à cette stipulation du firman. Pour ce qui concerne la mise en train de l'affaire et le temps de l'exécution des travaux, ainsi que le commencement de la mise en valeur de l'entreprise, le vice-roi en a fait une condition absolue, et je dois bien le dire, puisque cela est, sans m'attribuer plus de mérite qu'à un autre, cette condition s'appliquait surtout à ma personne. « Il n'y aurait rien de fait, disait-il, si je ne vous voyais pas disposé à vous consacrer à l'exécution de l'œuvre que vous m'avez proposée. » Cet excellent prince veut avoir l'esprit libre pour s'occuper de ses affaires; il a horreur des réclamations, des explications et des discussions contentieuses; aussi compte-t-il sur moi pour être débarrassé de tous les tracas de l'entreprise. C'est ce qui fait que le firman ne contient rien de relatif à des

contestations financières entre la Société et le gouvernement égyptien. Le vice-roi entend donc, quant à présent, n'avoir d'autre intermédiaire vis-à-vis de ceux qui s'intéressent dans l'entreprise, qu'une personne dont il avait, depuis son enfance éprouvé le caractère, et à laquelle il savait pouvoir accorder une confiance complète. Vous savez qu'avec les Turcs les relations personnelles et la confiance sont tout, et qu'ils préféreront toujours ces conditions à celles de la supériorité du mérite.

Il me paraît essentiel de vous donner, dès à présent, mon avis sur la question d'un acte diplomatique préalable qui garantirait à la Compagnie (ainsi qu'on l'avait proposé du temps de votre Société d'études) la jouissance de la concession du vice-roi ratifiée par la Porte, et qui réglerait d'avance la manière dont seraient jugées les contestations relatives à cette jouissance. En renouvelant cette proposition, ce serait, suivant moi, mettre la charrue avant les bœufs. Une première fois, cette idée a été une des causes de l'avortement du projet. Méhémet-Ali, qui l'avait adoptée, disait qu'il ne ferait rien sans qu'on lui apportât un acte signé par toutes les puissances; j'ai eu à la combattre dans l'esprit de son fils. Les puissances accepteront un fait accompli; elles ne se mettront jamais d'accord pour le provoquer.

Je tiens à rester le maître de l'affaire, sous le patronage du vice-roi, tant qu'il n'y aura que de la peine à recueillir. Le jour où les profits viendront, je pourrai quitter volontairement la place.

Je n'ai demandé de conseils à qui que ce soit pour l'entreprise dont je poursuis la réalisation de tous mes efforts; et tout en comptant sur vous, à votre insu, je partais pour l'Égypte sans vous prévenir, si le hasard ne

Le vice-roi fait appeler son secrétaire Talat-Bey, lui ordonne de faire une lettre à Réchid-Pacha dans le sens que je viens d'indiquer. Il me dit : « Je recommande d'ajouter que l'on ne vous fasse pas perdre votre temps, car vous devez être prochainement de retour en Égypte où vous savez que, dans cinquante-trois jours, je célébrerai par une grande fête mon anniversaire de naissance. Ce sera le premier depuis mon avénement, je ne veux pas passer cette journée sans vous. »

Le vice-roi raconte ensuite que quelques consuls généraux lui ont fait des objections sur la réussite de l'exécution du canal, en ce qui concerne les capitaux, et qu'il leur a formellement répondu que si dans ce moment on ne pouvait pas trouver d'argent pour commencer, il me fournirait les fonds nécessaires : « J'ai déjà, a-t-il ajouté, une petite réserve de 500,000 talaris (2,500,000 francs) sans compter ce qui pourra venir plus tard, l'aide de mon gouvernement qui n'est pas peu de chose, et tout ce qui s'ensuit. »

Caire, 22 janvier 1855.

Je vous ai écrit, au retour de mon exploration au désert que j'allais me concerter avec mon excellent prince sur ce que nous avions à faire dans ce moment. Je me disposais moi-même à lui rendre visite au barrage, profitant du bateau à vapeur qu'il a mis à ma disposition. Je lui ai exposé en peu de mots, car avec lui il faut être bref, la situation telle que je la comprenais. Nous sommes convenus qu'il fallait donner un coup de collier à Constantinople. Il a complétement adopté mes idées à ce sujet me remettra les lettres les plus concluantes pour qui d

droit, laissant pressentir, avec des formes et des assurances aussi convenables qu'adroites, qu'au besoin il pourrait se passer de la permission. « A nous deux, a-t-il ajouté, nous sommes certains de commencer l'entreprise à notre volonté avant même la formation de la compagnie. »

Ainsi, vous le voyez, je ne puis guère être tenté, avec un pareil appui, de livrer mon affaire aux vautours et aux loups cerviers de la finance. Ce n'est pas pour grossir leur caisse que je travaille. Je veux faire une grande chose, sans arrière-pensée, sans intérêt personnel *d'argent*. C'est ce qui fait que Dieu m'a permis jusqu'à présent de voir clair et d'éviter les écueils; je serai *inébranlable* dans cette voie et comme personne n'est capable de me faire dévier, j'ai la confiance que je conduirai sûrement ma barque jusqu'au port que nous pourrons appeler *Saïd*, du nom du vice-roi, voulant dire en arabe *heureux*. Ce qu'il y a d'heureux, pour le but que je poursuis, c'est que mes actes et mes démarches ne sont pas, Dieu merci! soumis aux instructions ou aux désaveux d'aucun gouvernement. Chat échaudé craint l'eau froide.

Je me garderai donc, malgré des conseils venus de Paris, de rentrer en France tout de suite. Si je revenais sans avoir complété les préliminaires de mon entreprise par la sanction ou la demi-sanction de Constantinople, je m'exposerais à dépendre des autres. Mon ambition, je l'avoue, est d'être le *seul* à conduire tous les fils de cette immense affaire jusqu'au moment où elle pourra librement marcher. En un mot, je désire n'accepter de condition de personne, mon but est de les imposer toutes. Lorsque, dans ma jeunesse, je résidais comme agent français auprès de Méhémet-Ali, ce grand réformateur me dit un jour : « Rappelez-vous, mon jeune ami, que si dans le cours de votre

vie vous avez quelque chose de très-important à faire, c'est sur vous seul qu'il faut compter. *Si vous êtes deux, il y en a un de trop.* »

Mon plan se déroule peu à peu, tout marche comme je l'avais espéré; je vais continuer. Si l'on a été surpris par l'annonce des pouvoirs qui m'ont été donnés par le vice-roi, l'on sera peut-être encore plus étonné de la simplicité de l'organisation financière de la compagnie, qui fait l'objet de mes méditations, et dans laquelle je chercherai à donner un exemple de moralité.

Des amis en France craignent que je prenne ici des engagements. Qu'ils soient tranquilles. Je n'en prends pas plus en Égypte qu'avec eux.

Je sais bien que si, à mon arrivée à Paris, avec l'affaire toute faite, je disais à trois ou quatre gros banquiers : « Il y a trente millions à gagner en quinze jours; prenez-en vingt, j'en prendrai dix, rien ne serait plus facile. » Mais en fin de compte, qui payerait cela ? Les actionnaires sérieux qui ne recueilleraient pas tous les avantages dont je veux les faire profiter, et plus tard le crédit de l'entreprise. Inutile d'ajouter que je serai très-ferme là-dessus, quoique l'on ait écrit que *j'avais fini* par comprendre qu'il fallait uniquement s'adresser à la haute finance. J'ai fait avec les donneurs de conseils ce que je fais lorsque je vois que je ne puis pas convaincre : j'ai laissé parler en répondant de temps en temps par le « hum ! hum ! » que vous devez connaître, sauf ensuite à en faire à ma tête. Enfin, puisque je vous dis tout, je ne trouve pas mal dans l'intérêt de la propagande de l'affaire que nombre de braves gens croient que les alouettes vont leur tomber toutes rôties pendant que je me brûle plus ou moins les doigts.

Quoi qu'il en soit, j'ai trouvé déjà en France et ici des cœurs bien chauds et bien dévoués qui m'ont offert leur concours avec un grand désintéressement. Aussi je suis confirmé plus que jamais dans mon opinion, que dans ce monde le bien l'emporte sur le mal. Je vais partir pour Alexandrie où je m'embarquerai sur le paquebot *le Pharamond*, à destination de Constantinople.

XVII

A M. S. W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

Alexandrie, 26 janvier 1855.

Vous avez été initié le premier en Égypte à mon projet de proposition à S. A. le vice-roi, pour la constitution de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez. La prudence, le tact, le dévouement que vous avez montrés depuis le commencement de cette importante négociation, me font un devoir, au moment où je vais m'absenter de l'Égypte, et où notre projet va entrer dans la voie de l'exécution, de vous désigner provisoirement comme l'agent de la Compagnie en Égypte.

Ce n'est pas l'ami que je choisis dans cette circonstance, c'est l'homme que je regarde comme le plus capable de remplir une position difficile et qui exige, avant tout, les conditions d'honneur et de désintéressement, que, depuis longtemps, j'ai su apprécier en vous.

Je vous prie, lorsque vous en reconnaîtrez l'utilité, de vous adjoindre comme aides, pour la correspondance et la comptabilité, M. de Bourville, au Caire, et M. de Regny à Alexandrie. J'écris à ces messieurs de se mettre, dès à présent, à votre disposition.

XVIII

A M. ARLÈS-DUFOUR A PARIS.

Alexandrie, 27 janvier 1855.

Le vice-roi m'envoie à Constantinople, où il juge que ma présence est nécessaire.

Je m'embarque aujourd'hui même sur le paquebot *le Pharamond*, muni des lettres de recommandation les plus pressantes. Ce qui n'était pas opportun dès le principe l'est aujourd'hui.

Dans le cas où il y aurait des difficultés pour l'organisation actuelle de notre Compagnie, il est bon que l'on sache que Mohammed-Saïd est disposé à se mettre à l'œuvre, quand je le voudrai, avec ses seules ressources, celles de son pays et celles de mes amis. Il me disait, au moment où je l'ai quitté : « Lorsque nous aurons fait le canal d'alimentation dérivé du Nil, et que nous aurons ait entrer la mer Rouge dans les bassins des Lacs amers t du lac Timsah, ce qui ne sera certainement pas au-essus de nos forces, nous pourrons attendre que l'on ienne à nous. »

Je n'ai donc qu'à répéter ce que je vous ai écrit dès le incipe, c'est qu'il n'y a aucune disposition définitive à endre en Europe avant mon retour.

'ai à vous accuser réception de votre lettre du 2 jan- et de celles d'Enfantin du 30 décembre et du 6 jan-. Notre ami me dit :

Times s'est déjà lancé contre nous et malheureusement raison en combattant comme tout à fait impossible le

projet, spécialement en ce qui concerne l'idée folle d'une entrée par Péluse.

MM. Mougel et Linant sont d'un avis contraire. Lorsque leur avant-projet paraîtra, il passera par toutes les filières de l'examen le plus complet. Ce n'est pas moi qui le jugerai, mais il me semble que nous devons nous abstenir de donner une opinion formelle. Le projet Talabot, d'Alexandrie à Suez, sur un parcours de soixante-dix lieues, tient donc toujours au cœur de notre ami. Vous savez que le vice-roi s'est déclaré pour le percement direct de l'isthme par un grand canal maritime. Il ne veut pas qu'on lui coupe la basse Égypte; il m'a demandé si M. Talabot était venu en Égypte avant de faire son projet et s'il avait étudié l'isthme sur le terrain. Sur ma réponse négative et d'après ce que je lui ai dit du mérite éminent de ce célèbre ingénieur, il a ajouté qu'un homme aussi distingué ne pouvait pas trouver mauvais que l'on fît un travail différent de celui qu'il avait proposé; qu'il ne doutait pas, d'ailleurs, que son projet ne fût exécutable et ne dût être pris en grande considération, si des raisons majeures ne lui avaient pas fait préférer irrévocablement un tracé plus direct. Il n'y a donc rien de blessant pour M. Talabot dans cette déclaration.

En tout cas, vous devez penser comme moi qu'il faut, dans notre grande entreprise, mettre de côté les considérations de personnes, et ne faire que ce qui pourra contribuer à la réussite.

Quant à Linant et à Mougel, le vice-roi, au service duquel ils se trouvent, les a chargés d'un premier examen leur projet est donc la conséquence d'un ordre du vice-roi et sera régulièrement soumis, en son temps, à l'ap-

préciation de la Compagnie, des hommes compétents et du public européen.

Stéphenson vous avait annoncé qu'il écrirait à ses agents en Égypte de ne rien faire ou dire qui fût contraire à la conception du canal et de s'y montrer favorables. Je suppose qu'il n'en a rien fait, car autrement il aurait eu des agents très-infidèles, puisque tous les Anglais, au Caire et à Alexandrie, surtout les hommes du chemin de fer, ont fait tout ce qu'ils ont pu pour nous nuire. S'ils n'ont pas réussi, ce n'est pas leur faute.

Pendant mon absence, j'ai voulu accréditer auprès du vice-roi une personne qui est déjà depuis longtemps dans son intimité et qui jouit de sa confiance. C'est M. Ruyssenaers, consul général des Pays-Bas. Je vous envoie copie de la lettre que je lui écris en partant. Le concours que me prêtent ici mes anciens amis avec un zèle et un ensemble admirables est tout gratuit...

XIX

A M. ARLÈS-DUFOUR, A PARIS.

Alexandrette, 2 février 1855.

Je viens de parcourir, depuis Jaffa jusqu'à Alexandrette, toutes les villes de la côte de Syrie où la nouvelle du projet de percement de l'isthme de Suez s'était déjà répandue et avait été accueillie avec enthousiasme par les populations musulmanes et chrétiennes. L'on se ferait difficilement une idée en Europe des témoignages publics dont j'ai été l'objet, surtout à Beyrouth, à Tripoli et à Lattaquié, de la part de tous les fonctionnaires et même des cadis. Le passage dans ces villes de l'un des promoteurs de la grande entreprise et de l'ami du vice-roi d'Egypte, regardé comme le bras droit du sultan, a été pour ainsi dire une marche triomphale, ce qui me paraît être d'un très-bon augure pour la conclusion de l'affaire à Constantinople.

Le *Pharamond*, sur lequel je suis embarqué, sera demain à Tarsous, touchera ensuite à Rhodes, à Smyrne, aux Dardanelles, à Gallipoli et me laissera à Constantinople.

XX

NOTE POUR LE VICE-ROI D'ÉGYPTE ET POUR LE COMTE THÉODORE DE LESSEPS, DIRECTEUR AUX AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Constantinople, 15 février 1855.

En arrivant à Constantinople, j'ai trouvé que le terrain était libre d'engagements. Si l'on ne s'était pas prononcé pour le projet, personne n'avait encore été en mesure de parler ni d'agir contre. Les deux premiers jours, j'ai cherché à me rendre un compte exact de la situation. J'ai su que les ministres en général, et Réchid-Pacha en particulier, *approuvaient complétement* le projet du percement de l'isthme de Suez et ne demandaient pas mieux que d'être agréables au vice-roi en faisant, sans trop se compromettre, ce qu'il désirait. Mais on ne pouvait pas me cacher qu'on était ici sous la pression, on n'osait pas dire sous la dépendance de l'ambassadeur anglais (que l'on appelle dans le public sultan Stratford ou Abd-ul-Canning).

J'étais assuré du concours de l'internonce d'Autriche, le baron de Bruck, de M. de Souza, ministre d'Espagne, de M. le comte de Zuylen de Nieyvelt, chargé d'affaires de Hollande, et de plusieurs autres personnages qui, à des degrés différents, étaient en mesure de me venir en aide.

J'appris que lord Stratford *était personnellement on ne peut plus hostile au projet, qu'il n'avait aucune instruction officielle de son gouvernement, mais que, le moment venu, il ferait tout comme s'il en avait*, en suivant ses habitudes

de prépotence, de jalousie enracinée contre tout ce qui est français, d'antagonisme incorrigible et de vieil égoïsme britannique.

On doutait que Réchid-Pacha osât secouer un joug qui d'ailleurs commençait à lui peser outre mesure.

M. Benedetti, notre chargé d'affaires, dont l'expérience locale, le tact et la prudence devaient m'être si utiles, avait compris qu'il n'avait pas à se mettre personnellement trop en avant ; mais il promit de faire, d'accord avec moi, tout ce qui serait nécessaire pour amener la réussite d'une négociation à laquelle il savait que le gouvernement de l'Empereur attachait un grand intérêt. Dès le premier moment, il envoya auprès de Réchid-Pacha M. Schefer qui réunissait toutes les conditions désirables pour préparer les voies et suivre avec intelligence toutes les phases de l'affaire. Une entrevue particulière me fut ménagée par ses soins, dans la matinée du 12, avec le grand-vizir, dans sa maison du Bosphore.

Je remis à Réchid-Pacha la lettre de Mohammed-Saïd dont j'étais porteur, accompagnée de la traduction en turc de mon mémoire sur la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée et du firman de concession du vice-roi pour lequel l'agrément du Sultan était demandé.

Après la lecture attentive de ces pièces, il s'établit, dans une conférence de deux heures, entre le grand-vizir et moi, une situation de confiance réciproque qui me permit de lui dire ce dont je vais donner le résumé :

Il n'y a pas lieu d'insister auprès de vous, puisque vous les avez déjà appréciés, sur les avantages de la grande entreprise qui n'attend plus, pour être mise à exécution, que la sanction du Sultan. Le seul obstacle que vous redoutiez, je le sais, est non pas l'opposition de l'Angleterre, dont l'alliance a toutes

mes sympathies de bon Français, mais la mauvaise humeur personnelle d'un agent qui, par sa conduite si ouvertement dominante, porte à l'autorité et à la dignité de votre maître un coup fatal.

Il s'agit de savoir si cet obstacle sera plus fort sur votre esprit que votre désir d'être agréable à un prince éclairé qui fait un acte de déférence envers son souverain et qui est le bras droit de l'empire ottoman comme vous en êtes la tête. Mettrez-vous en balance l'intérêt que vous pouvez avoir de continuer avec Mohammed-Saïd-Pacha; dont l'amour-propre est publiquement engagé dans cette affaire, des relations de confiance et d'amitié si nécessaires dans les circonstances actuelles, et le mécontentement passager d'un représentant étranger? D'ailleurs, puisque l'on s'occupe, dans une question de gouvernement intérieur où personne ne pourrait régulièrement vous contester le droit d'agir par vous-même, de consulter les sympathies de telles ou telles puissances, ne pensez-vous pas que les sympathies déjà exprimées du gouvernement de l'empereur Napoléon n'aient aussi leur poids? Si nous voulons respecter l'initiative du Sultan, si nous cherchons loyalement à écarter tout ce qui pourrait porter atteinte à la dignité et à l'indépendance de l'empire ottoman, nous n'avons pas donné lieu de supposer que nous ayons abdiqué une légitime influence. L'Empereur n'a pas, Dieu merci, habitué l'Europe à admettre une semblable supposition. Dans d'autres temps, le gouvernement anglais, qui y avait mis moins de délicatesse que nous, avait d'abord déclaré à la Porte que le vice-roi d'Égypte avait le droit de faire exécuter le chemin de fer d'Alexandrie à Suez, *sans en avoir l'ordre de son souverain* et avait ensuite, malgré l'opposition de la diplomatie française, emporté de haute lutte l'autorisation du Sultan. On n'avait pas craint alors de mécontenter l'ambassadeur de France. Aujourd'hui, non-seulement nous trouvons très-bon que le chemin de fer désiré par l'Angleterre soit continué et terminé; mais encore, pour une autre entreprise si favorable au développement des relations de l'empire ottoman et qui doit en même temps donner satisfaction à nos intérêts maritimes et commerciaux, nous nous abstenons d'intervenir officiellement afin de laisser à la ques-

de prépotence, de jalousie enracinée contre tout ce qui est français, d'antagonisme incorrigible et de vieil égoïsme britannique.

On doutait que Réchid-Pacha osât secouer un joug qui d'ailleurs commençait à lui peser outre mesure.

M. Benedetti, notre chargé d'affaires, dont l'expérience locale, le tact et la prudence devaient m'être si utiles, avait compris qu'il n'avait pas à se mettre personnellement trop en avant ; mais il promit de faire, d'accord avec moi, tout ce qui serait nécessaire pour amener la réussite d'une négociation à laquelle il savait que le gouvernement de l'Empereur attachait un grand intérêt. Dès le premier moment, il envoya auprès de Réchid-Pacha M. Schefer qui réunissait toutes les conditions désirables pour préparer les voies et suivre avec intelligence toutes les phases de l'affaire. Une entrevue particulière me fut ménagée par ses soins, dans la matinée du 12, avec le grand-vizir, dans sa maison du Bosphore.

Je remis à Réchid-Pacha la lettre de Mohammed-Saïd dont j'étais porteur, accompagnée de la traduction en turc de mon mémoire sur la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée et du firman de concession du vice-roi pour lequel l'agrément du Sultan était demandé.

Après la lecture attentive de ces pièces, il s'établit, dans une conférence de deux heures, entre le grand-vizir et moi, une situation de confiance réciproque qui me permit de lui dire ce dont je vais donner le résumé :

Il n'y a pas lieu d'insister auprès de vous, puisque vous les avez déjà appréciés, sur les avantages de la grande entreprise qui n'attend plus, pour être mise à exécution, que la sanction du Sultan. Le seul obstacle que vous redoutiez, je le sais, est non pas l'opposition de l'Angleterre, dont l'alliance a toutes

mes sympathies de bon Français, mais la mauvaise humeur personnelle d'un agent qui, par sa conduite si ouvertement dominante, porte à l'autorité et à la dignité de votre maître un coup fatal.

Il s'agit de savoir si cet obstacle sera plus fort sur votre esprit que votre désir d'être agréable à un prince éclairé qui fait un acte de déférence envers son souverain et qui est le bras droit de l'empire ottoman comme vous en êtes la tête. Mettrez-vous en balance l'intérêt que vous pouvez avoir de continuer avec Mohammed-Saïd-Pacha; dont l'amour-propre est publiquement engagé dans cette affaire, des relations de confiance et d'amitié si nécessaires dans les circonstances actuelles, et le mécontentement passager d'un représentant étranger? D'ailleurs, puisque l'on s'occupe, dans une question de gouvernement intérieur où personne ne pourrait régulièrement vous contester le droit d'agir par vous-même, de consulter les sympathies de telles ou telles puissances, ne pensez-vous pas que les sympathies déjà exprimées du gouvernement de l'empereur Napoléon n'aient aussi leur poids? Si nous voulons respecter l'initiative du Sultan, si nous cherchons loyalement à écarter tout ce qui pourrait porter atteinte à la dignité et à l'indépendance de l'empire ottoman, nous n'avons pas donné lieu de supposer que nous ayons abdiqué une légitime influence. L'Empereur n'a pas, Dieu merci, habitué l'Europe à admettre une semblable supposition. Dans d'autres temps, le gouvernement anglais, qui y avait mis moins de délicatesse que nous, avait d'abord déclaré à la Porte que le vice-roi d'Égypte avait le droit de faire exécuter le chemin de fer d'Alexandrie à Suez, *sans en avoir l'ordre de son souverain* et avait ensuite, malgré l'opposition de la diplomatie française, emporté de haute lutte l'autorisation du Sultan. On n'avait pas craint alors de mécontenter l'ambassadeur de France. Aujourd'hui, non-seulement nous trouvons très-bon que le chemin de fer désiré par l'Angleterre soit continué et terminé; mais encore, pour une autre entreprise si favorable au développement des relations de l'empire ottoman et qui doit en même temps donner satisfaction à nos intérêts maritimes et commerciaux, nous nous abstenons d'intervenir officiellement afin de laisser à la ques-

de prépotence, de jalousie enracinée contre tout ce qui est français, d'antagonisme incorrigible et de vieil égoïsme britannique.

On doutait que Réchid-Pacha osât secouer un joug qui d'ailleurs commençait à lui peser outre mesure.

M. Benedetti, notre chargé d'affaires, dont l'expérience locale, le tact et la prudence devaient m'être si utiles, avait compris qu'il n'avait pas à se mettre personnellement trop en avant ; mais il promit de faire, d'accord avec moi, tout ce qui serait nécessaire pour amener la réussite d'une négociation à laquelle il savait que le gouvernement de l'Empereur attachait un grand intérêt. Dès le premier moment, il envoya auprès de Réchid-Pacha M. Schefer qui réunissait toutes les conditions désirables pour préparer les voies et suivre avec intelligence toutes les phases de l'affaire. Une entrevue particulière me fut ménagée par ses soins, dans la matinée du 12, avec le grand-vizir, dans sa maison du Bosphore.

Je remis à Réchid-Pacha la lettre de Mohammed-Saïd dont j'étais porteur, accompagnée de la traduction en turc de mon mémoire sur la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée et du firman de concession du vice-roi pour lequel l'agrément du Sultan était demandé.

Après la lecture attentive de ces pièces, il s'établit, dans une conférence de deux heures, entre le grand-vizir et moi, une situation de confiance réciproque qui me permit de lui dire ce dont je vais donner le résumé :

Il n'y a pas lieu d'insister auprès de vous, puisque vous les avez déjà appréciés, sur les avantages de la grande entreprise qui n'attend plus, pour être mise à exécution, que la sanction du Sultan. Le seul obstacle que vous redoutiez, je le sais, est non pas l'opposition de l'Angleterre, dont l'alliance a toutes

mes sympathies de bon Français, mais la mauvaise humeur personnelle d'un agent qui, par sa conduite si ouvertement dominante, porte à l'autorité et à la dignité de votre maître un coup fatal.

Il s'agit de savoir si cet obstacle sera plus fort sur votre esprit que votre désir d'être agréable à un prince éclairé qui fait un acte de déférence envers son souverain et qui est le bras droit de l'empire ottoman comme vous en êtes la tête. Mettrez-vous en balance l'intérêt que vous pouvez avoir de continuer avec Mohammed-Saïd-Pacha; dont l'amour-propre est publiquement engagé dans cette affaire, des relations de confiance et d'amitié si nécessaires dans les circonstances actuelles, et le mécontentement passager d'un représentant étranger? D'ailleurs, puisque l'on s'occupe, dans une question de gouvernement intérieur où personne ne pourrait régulièrement vous contester le droit d'agir par vous-même, de consulter les sympathies de telles ou telles puissances, ne pensez-vous pas que les sympathies déjà exprimées du gouvernement de l'empereur Napoléon n'aient aussi leur poids? Si nous voulons respecter l'initiative du Sultan, si nous cherchons loyalement à écarter tout ce qui pourrait porter atteinte à la dignité et à l'indépendance de l'empire ottoman, nous n'avons pas donné lieu de supposer que nous ayons abdiqué une légitime influence. L'Empereur n'a pas, Dieu merci, habitué l'Europe à admettre une semblable supposition. Dans d'autres temps, le gouvernement anglais, qui y avait mis moins de délicatesse que nous, avait d'abord déclaré à la Porte que le vice-roi d'Égypte avait le droit de faire exécuter le chemin de fer d'Alexandrie à Suez, *sans en avoir l'ordre de son souverain* et avait ensuite, malgré l'opposition de la diplomatie française, emporté de haute lutte l'autorisation du Sultan. On n'avait pas craint alors de mécontenter l'ambassadeur de France. Aujourd'hui, non-seulement nous trouvons très-bon que le chemin de fer désiré par l'Angleterre soit continué et terminé; mais encore, pour une autre entreprise si favorable au développement des relations de l'empire ottoman et qui doit en même temps donner satisfaction à nos intérêts maritimes et commerciaux, nous nous abstenons d'intervenir officiellement afin de laisser à la ques-

de prépotence, de jalousie enracinée contre tout ce qui est français, d'antagonisme incorrigible et de vieil égoïsme britannique.

On doutait que Réchid-Pacha osât secouer un joug qui d'ailleurs commençait à lui peser outre mesure.

M. Benedetti, notre chargé d'affaires, dont l'expérience locale, le tact et la prudence devaient m'être si utiles, avait compris qu'il n'avait pas à se mettre personnellement trop en avant ; mais il promit de faire, d'accord avec moi, tout ce qui serait nécessaire pour amener la réussite d'une négociation à laquelle il savait que le gouvernement de l'Empereur attachait un grand intérêt. Dès le premier moment, il envoya auprès de Réchid-Pacha M. Schefer qui réunissait toutes les conditions désirables pour préparer les voies et suivre avec intelligence toutes les phases de l'affaire. Une entrevue particulière me fut ménagée par ses soins, dans la matinée du 12, avec le grand-vizir, dans sa maison du Bosphore.

Je remis à Réchid-Pacha la lettre de Mohammed-Saïd dont j'étais porteur, accompagnée de la traduction en turc de mon mémoire sur la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée et du firman de concession du vice-roi pour lequel l'agrément du Sultan était demandé.

Après la lecture attentive de ces pièces, il s'établit, dans une conférence de deux heures, entre le grand-vizir et moi, une situation de confiance réciproque qui me permit de lui dire ce dont je vais donner le résumé :

Il n'y a pas lieu d'insister auprès de vous, puisque vous les avez déjà appréciés, sur les avantages de la grande entreprise qui n'attend plus, pour être mise à exécution, que la sanction du Sultan. Le seul obstacle que vous redoutiez, je le sais, est non pas l'opposition de l'Angleterre, dont l'alliance a toutes

mes sympathies de bon Français, mais la mauvaise humeur personnelle d'un agent qui, par sa conduite si ouvertement dominante, porte à l'autorité et à la dignité de votre maître un coup fatal.

Il s'agit de savoir si cet obstacle sera plus fort sur votre esprit que votre désir d'être agréable à un prince éclairé qui fait un acte de déférence envers son souverain et qui est le bras droit de l'empire ottoman comme vous en êtes la tête. Mettrez-vous en balance l'intérêt que vous pouvez avoir de continuer avec Mohammed-Saïd-Pacha; dont l'amour-propre est publiquement engagé dans cette affaire, des relations de confiance et d'amitié si nécessaires dans les circonstances actuelles, et le mécontentement passager d'un représentant étranger? D'ailleurs, puisque l'on s'occupe, dans une question de gouvernement intérieur où personne ne pourrait régulièrement vous contester le droit d'agir par vous-même, de consulter les sympathies de telles ou telles puissances, ne pensez-vous pas que les sympathies déjà exprimées du gouvernement de l'empereur Napoléon n'aient aussi leur poids? Si nous voulons respecter l'initiative du Sultan, si nous cherchons loyalement à écarter tout ce qui pourrait porter atteinte à la dignité et à l'indépendance de l'empire ottoman, nous n'avons pas donné lieu de supposer que nous ayons abdiqué une légitime influence. L'Empereur n'a pas, Dieu merci, habitué l'Europe à admettre une semblable supposition. Dans d'autres temps, le gouvernement anglais, qui y avait mis moins de délicatesse que nous, avait d'abord déclaré à la Porte que le vice-roi d'Égypte avait le droit de faire exécuter le chemin de fer d'Alexandrie à Suez, *sans en avoir l'ordre de son souverain* et avait ensuite, malgré l'opposition de la diplomatie française, emporté de haute lutte l'autorisation du Sultan. On n'avait pas craint alors de mécontenter l'ambassadeur de France. Aujourd'hui, non-seulement nous trouvons très-bon que le chemin de fer désiré par l'Angleterre soit continué et terminé; mais encore, pour une autre entreprise si favorable au développement des relations de l'empire ottoman et qui doit en même temps donner satisfaction à nos intérêts maritimes et commerciaux, nous nous abstenons d'intervenir officiellement afin de laisser à la ques-

de prépotence, de jalousie enracinée contre tout ce qui est français, d'antagonisme incorrigible et de vieil égoïsme britannique.

On doutait que Réchid-Pacha osât secouer un joug qui d'ailleurs commençait à lui peser outre mesure.

M. Benedetti, notre chargé d'affaires, dont l'expérience locale, le tact et la prudence devaient m'être si utiles, avait compris qu'il n'avait pas à se mettre personnellement trop en avant ; mais il promit de faire, d'accord avec moi, tout ce qui serait nécessaire pour amener la réussite d'une négociation à laquelle il savait que le gouvernement de l'Empereur attachait un grand intérêt. Dès le premier moment, il envoya auprès de Réchid-Pacha M. Schefer qui réunissait toutes les conditions désirables pour préparer les voies et suivre avec intelligence toutes les phases de l'affaire. Une entrevue particulière me fut ménagée par ses soins, dans la matinée du 12, avec le grand-vizir, dans sa maison du Bosphore.

Je remis à Réchid-Pacha la lettre de Mohammed-Saïd dont j'étais porteur, accompagnée de la traduction en turc de mon mémoire sur la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée et du firman de concession du vice-roi pour lequel l'agrément du Sultan était demandé.

Après la lecture attentive de ces pièces, il s'établit, dans une conférence de deux heures, entre le grand-vizir et moi, une situation de confiance réciproque qui me permit de lui dire ce dont je vais donner le résumé :

Il n'y a pas lieu d'insister auprès de vous, puisque vous les avez déjà appréciés, sur les avantages de la grande entreprise qui n'attend plus, pour être mise à exécution, que la sanction du Sultan. Le seul obstacle que vous redoutiez, je le sais, est non pas l'opposition de l'Angleterre, dont l'alliance a toutes

mes sympathies de bon Français, mais la mauvaise humeur personnelle d'un agent qui, par sa conduite si ouvertement dominante, porte à l'autorité et à la dignité de votre maître un coup fatal.

Il s'agit de savoir si cet obstacle sera plus fort sur votre esprit que votre désir d'être agréable à un prince éclairé qui fait un acte de déférence envers son souverain et qui est le bras droit de l'empire ottoman comme vous en êtes la tête. Mettrez-vous en balance l'intérêt que vous pouvez avoir de continuer avec Mohammed-Saïd-Pacha; dont l'amour-propre est publiquement engagé dans cette affaire, des relations de confiance et d'amitié si nécessaires dans les circonstances actuelles, et le mécontentement passager d'un représentant étranger? D'ailleurs, puisque l'on s'occupe, dans une question de gouvernement intérieur où personne ne pourrait régulièrement vous contester le droit d'agir par vous-même, de consulter les sympathies de telles ou telles puissances, ne pensez-vous pas que les sympathies déjà exprimées du gouvernement de l'empereur Napoléon n'aient aussi leur poids? Si nous voulons respecter l'initiative du Sultan, si nous cherchons loyalement à écarter tout ce qui pourrait porter atteinte à la dignité et à l'indépendance de l'empire ottoman, nous n'avons pas donné lieu de supposer que nous ayons abdiqué une légitime influence. L'Empereur n'a pas, Dieu merci, habitué l'Europe à admettre une semblable supposition. Dans d'autres temps, le gouvernement anglais, qui y avait mis moins de délicatesse que nous, avait d'abord déclaré à la Porte que le vice-roi d'Égypte avait le droit de faire exécuter le chemin de fer d'Alexandrie à Suez, *sans en avoir l'ordre de son souverain* et avait ensuite, malgré l'opposition de la diplomatie française, emporté de haute lutte l'autorisation du Sultan. On n'avait pas craint alors de mécontenter l'ambassadeur de France. Aujourd'hui, non-seulement nous trouvons très-bon que le chemin de fer désiré par l'Angleterre soit continué et terminé; mais encore, pour une autre entreprise si favorable au développement des relations de l'empire ottoman et qui doit en même temps donner satisfaction à nos intérêts maritimes et commerciaux, nous nous abstenons d'intervenir officiellement afin de laisser à la ques-

tion le caractère privé qui ménage toutes les susceptibilités. Faudra-t-il, en récompense d'une conduite aussi mesurée, voir compromettre l'exécution d'une œuvre à laquelle applaudissent toutes les nations et qui offre la plus heureuse occasion de montrer au monde que l'empire ottoman, entrant résolûment dans la voie du progrès et de la civilisation, conserve encore des principes d'initiative et de vitalité?

J'ai enfin ajouté que je n'étais ici que l'ami de la Porte, l'agent du vice-roi et non l'agent du gouvernement français, duquel je n'avais reçu aucune mission.

Je remarquai moi-même et j'appris plus tard indirectement que mes paroles avaient produit une assez profonde impression.

Le lendemain, dans un grand dîner diplomatique donné par Aali-Pacha, ministre des affaires étrangères, à l'occasion du départ du baron de Bruck, Réchid-Pacha crut devoir entretenir lord Stratford du motif qui m'avait conduit à Constantinople. Il rencontra la résistance à laquelle nous nous attendions.

Il fallait alors presser la conclusion et agir vigoureusement, de manière à prévenir le Sultan et à devancer les demandes de l'ambassadeur d'Angleterre. L'internonce d'Autriche, auquel je rendis compte de l'état des choses, me déclara que son appui personnel et officiel m'était acquis. Son successeur, qu'il attendait de jour en jour, devait nécessairement apporter des instructions spéciales; mais jusque-là il ne craignait pas de s'engager et il ne négligerait rien pour contre-balancer l'influence de lord Stratford.

Pendant que M. Schefer allait, de la part de Benedetti, engager Réchid-Pacha à me faire obtenir une audience du sultan, j'écrivais au grand-vizir, qui me répondait immédiatement.

XXI

A S. A. RÉCHID-PACHA, GRAND-VIZIR.

Constantinople, le 19 février 1866.

Je viens prier Votre Altesse de soumettre au conseil de Sa Majesté Impériale la note ci-jointe.

J'ai à remercier Votre Altesse de l'audience impériale, dont M. Schefer s'est empressé de lui rendre compte, tant de la part de M. Benedetti que de la mienne.

La bienveillance qui m'a été témoignée par Sa Majesté Impériale me donne beaucoup d'espoir pour la réussite de la négociation dont j'ai eu l'honneur d'être chargé par Mohammed-Saïd-Pacha, qui a une si juste confiance dans l'appui de Votre Altesse. Une noble entente entre vous deux, pour la réalisation d'une des plus belles entreprises des temps anciens et modernes, sera un nouveau et signalé service ajouté à tous ceux que vous avez déjà rendus à la cause de la pacification de l'Orient.

NOTE POUR LE CONSEIL DE S. M. I. LE SULTAN.

Constantinople, le 19 février 1855.

Il serait superflu d'insister auprès des membres distingués du conseil de Sa Majesté Impériale le Sultan sur les immenses avantages du percement de l'isthme de Suez.

Le seul obstacle consisterait dans les observations personnelles d'un représentant étranger qui seraient de

nature, si elles étaient décisives, à porter une atteinte morale à une haute autorité.

J'ai la confiance que cet obstacle ne l'emportera pas sur les vœux que j'ai été chargé d'exprimer respectueusement de la part d'un prince éclairé qui fait, comme il le doit, un acte de déférence envers son souverain, dont il aime à se montrer le vassal fidèle et dévoué.

XXII

A S. A. RÉCHID-PACHA.

Constantinople, le 24 février 1855.

Après un séjour de deux semaines à Constantinople, après avoir reçu de S. M. I. le Sultan l'audience la plus bienveillante, je me disposais hier à retourner en Egypte, avec la réponse qui m'avait été promise par Votre Altesse pour S. A. Mohammed-Saïd-Pacha.

J'appris, avant de m'embarquer, que cette réponse ne serait pas telle que le vice-roi semblait être autorisé à la désirer.

Je suspendis alors mon départ afin d'éviter, autant qu'il pourrait dépendre de moi, les inconvénients que je m'étais empressé de signaler verbalement à Votre Altesse.

Aujourd'hui l'on me dit qu'il est à propos de demander ou d'attendre des explications sur le projet de S. A. Mohammed-Saïd-Pacha. Cette objection toute nouvelle, qui aurait pu m'être faite dès le premier jour de mon arrivée, me paraît devoir être facilement levée.

Permettez-moi de préciser les faits et de vous prier d'appeler de nouveau l'attention du conseil de Sa Majesté Impériale sur l'objet de ma mission.

S. A. Mohammed-Saïd-Pacha a écrit à Votre Altesse, dès le mois de décembre, pour lui faire connaître son projet de percement de l'isthme de Suez, qu'Elle avait annoncé à tous les agents des puissances étrangères en Égypte, afin d'en informer leurs gouvernements respec-

tifs et d'être instruite de leurs dispositions avant d'en référer d'une manière définitive à la Sublime Porte.

Le vice-roi fit ensuite exécuter dans l'isthme de Suez, par deux ingénieurs à son service, une exploration scientifique.

Lorsqu'il acquit la conviction que nulle difficulté matérielle ne s'opposait à la réalisation de son entreprise et lorsque, du 30 novembre au 1er février, il n'avait reçu des gouvernements étrangers que des félicitations et pas une seule représentation qui fût de nature à l'arrêter, il s'adressa aux conseillers de son souverain, leur soumit son plan ainsi que tous les documents propres à le faire apprécier, me chargea de le présenter et de le commenter et m'accrédita auprès de Votre Altesse.

J'étais donc complétement en mesure de donner, à Constantinople, toutes les informations, tous les renseignements possibles.

Je prie Votre Altesse, si elle ne l'a pas déjà fait, de faire connaître cette situation au conseil de Sa Majesté Impériale et d'appeler son attention sur cette circonstance, que ma présence à Constantinople ôte toute espèce de fondement, à l'idée inopinément produite, d'attendre des renseignements de l'Egypte.

J'ose espérer que Votre Altesse voudra bien me remettre prochainement une réponse concluante pour S. A. Mohammed-Saïd-Pacha.

XXIII

A S. ÉM. LE BARON KOLLER, INTERNONCE D'AUTRICHE A CONSTANTINOPLE.

Constantinople, le 24 février 1855.

J'ai l'honneur de transmettre confidentiellement à Votre Excellence les documents dont je lui ai parlé hier. J'y ajoute une copie de la lettre que j'ai adressée ce matin à Réchid-Pacha et qui a été remise au grand-vizir par M. Benedetti.

Le conseil du Sultan va être de nouveau saisi de la question ; avant qu'il ne se prononce, permettez-moi de compter sur votre haute intervention et sur l'efficacité de vos démarches pour la réussite d'une œuvre universelle à laquelle nous savons que, depuis longtemps, le gouvernement de S. M. l'empereur d'Autriche attache le plus grand intérêt.

RÉPONSE DE M. LE BARON KOLLER A M. FERD. DE LESSEPS.

Constantinople, le 26 février 1855.

C'est avec bien des remercîments que je viens restituer les documents que vous avez eu la bonté de me communiquer et qui se trouvaient joints à la lettre dont vous m'avez honoré.

J'ai saisi l'occasion d'un entretien que j'ai eu samedi dernier avec Aali-Pacha, pour recommander bien chaude-

ment à Son Altesse de provoquer une prompte et favorable solution à l'égard du grand projet du percement de l'isthme de Suez, que vous poursuivez avec un zèle dont toute l'Europe vous doit de la reconnaissance et auquel mon gouvernement attache un intérêt proportionné à l'immense importance de l'entreprise.

En faisant des vœux bien sincères pour que vous obteniez ici le but désiré, je vous prie de recevoir, etc.

XXIV

A S. E. LORD STRATFORD DE REDCLIFFE, AMBASSADEUR DE SA MAJESTÉ BRITANNIQUE, A CONSTANTINOPLE.

(Lettre envoyée le lendemain d'un dîner à l'ambassade anglaise où avait été invité M. de Lesseps.)

Constantinople, le 26 février 1855.

Je m'empresse de vous communiquer les documents qui, d'après votre propre désir, vous mettront en mesure d'apprécier l'entreprise dont je m'occupe à Constantinople. J'aime à espérer que je n'y rencontrerai plus la puissante opposition de l'honorable représentant de Sa Majesté Britannique.

Votre Excellence a bien voulu me dire qu'elle ne demandait qu'à être éclairée, qu'elle n'avait pas de parti pris, et qu'elle n'avait émis jusqu'à présent qu'une opinion personnelle.

La question se trouve soumise régulièrement à la Sublime Porte, sans aucune complication étrangère. Il ne me serait pas permis, comme agent de Mohammed-Saïd-Pacha, de la faire sortir de ce terrain, ainsi que me le conseillait Votre Excellence. Le vice-roi d'Egypte avait le droit de l'y placer et de l'y maintenir.

De même qu'il n'a pas voulu lui donner le caractère français ou autrichien, il ne voudrait pas lui prêter une couleur exclusivement anglaise en la transportant à Londres et en faisant dépendre la solution d'un seul gouvernement. Il tient par dessus tout à laisser à l'affaire du canal de Suez son initiative égyptienne et ottomane.

Votre Excellence a un patriotisme trop éclairé, et elle comprend trop bien l'intérêt de l'alliance intime entre nos deux pays, alliance dont je m'honore d'être un des partisans les plus sincères, pour donner lieu de créer ici une question d'antagonisme où il serait déplorable d'engager l'amour-propre des deux gouvernements par un commencement de démarches contraires.

Votre Excellence ne voudra pas qu'il soit dit que l'Angleterre, qui proclame avec raison qu'elle n'a tiré l'épée contre la Russie que dans l'intérêt de la civilisation, de la liberté des mers, de l'indépendance de l'Europe et de l'intégrité de la Turquie, vient *elle seule* apporter des entraves à une œuvre essentiellement favorable à la réalisation des principes qui doivent être la conséquence de l'alliance anglo-austro-française et qui assureront la pacification de l'Orient.

Je me félicite, milord, de l'entretien que j'ai eu l'honneur d'avoir avec vous. Il a détruit chez moi des impressions que je ne crains pas d'avouer. Je vous demande la permission de le renouveler et, dans ce but, je passerai demain, vers une heure, au palais d'Angleterre.

P. S. — Le vice-roi vient de me faire savoir, par une lettre d'Alexandrie, en date du 17 février, qu'à cette époque M. Bruce ne lui avait adressé aucune représentation de la part de son gouvernement.



RÉPONSE DE LORD STRATFORD A M. DE LESSEPS

(Particulière.)

Hôtel d'Angleterre, le 27 février 1855.

Je vous écris de bonne heure, non-seulement pour vous accuser réception des documents qui accompagnaient votre billet, mais pour vous prier de remettre à un autre jour la visite que vous avez bien voulu m'annoncer. Des occupations, que je ne suis pas à même de différer, m'empêchent de profiter de votre aimable offre aujourd'hui.

Vous avez raison de me supposer le désir d'être éclairé, et ce désir n'est pas moins vif dans cette occasion que dans toute autre où il s'agirait d'une grande entreprise qui touche de près les intérêts de plus d'un État et qui, tout en séduisant les esprits par la théorie, divise les opinions du côté de la pratique.

Vous avez trop de lumière et d'expérience, monsieur, pour trouver mal que je m'arrête ici. Les diverses considérations que vous avez effleurées d'une manière délicate à la fois et flatteuse pour moi, appartiennent toutefois à la haute politique.

Dans une position comme la mienne, l'indépendance personnelle a ses limites et ne saurait s'effacer devant les éventualités officielles.

XXV

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Constantinople, le 26 février 1855.

Le conseil du Sultan, réuni dans la soirée du 23 pour statuer sur la demande du vice-roi d'Égypte, était disposé à lui donner son approbation, lorsque lord Stratford, à bout de moyens, s'imagina de produire, à défaut d'instructions de son gouvernement, l'extrait d'une ancienne lettre adressée par Lord Clarendon au consul général d'Angleterre en Égypte. Le représentant britannique était assez timidement invité, dans cette lettre, à représenter au vice-roi que son entreprise n'était peut-être pas exécutable et qu'il ferait bien d'attendre, avant d'y donner suite, l'opinion de toutes les Puissances, dont quelques-unes pourraient y voir leur intérêt affecté.

Cette communication, à laquelle on voulait d'abord résister, finit par jeter le trouble parmi les membres du conseil; l'omnipotence de lord Stratford prévalut de nouveau, on chercha un expédient que l'on espéra avoir trouvé, en émettant l'avis d'attendre de nouveaux renseignements du vice-roi d'Égypte.

J'allai le lendemain matin, jour où je devais m'embarquer, prendre congé de Réchid-Pacha, lui demandant si sa lettre à Mohammed-Saïd était prête et quels en étaient les termes. Il m'avoua tout. Je résolus de suspendre mon départ.

Le 24, M. Benedetti apporta lui-même à Réchid-

Pacha une lettre de moi, dont copie ci-jointe. Le même jour, j'étais invité à dîner à l'ambassade d'Angleterre. Lord Stratford entama lui-même, dans la soirée, lorsque je me trouvai seul avec lui et sa famille, une conversation dans laquelle il affecta une grande bonhomie, me disant qu'il n'était *pas connu*, que si, dans d'autres circonstances, on s'était expliqué aussi franchement que je le faisais en ce moment, bien des choses auraient pu facilement s'arranger; qu'il n'avait pas de parti pris dans cette affaire, qu'il ne demandait qu'à être éclairé, etc..... Il ajouta que M. Bruce n'avait communiqué à l'ambassade de Constantinople aucun des documents que je lui avais remis, avant même d'en avoir donné connaissance au consul général de France.

Il fut convenu que ces documents et d'autres lui seraient adressés dès le lendemain. Je t'envoie la copie de ma lettre à lord Stratford accompagnant l'expédition de ces documents. J'en ai donné lecture ce matin à Réchid-Pacha qui l'a fort approuvée.

Pour couper court à ce ridicule subterfuge, qui consistait à attendre de nouvelles explications du vice-roi, je lui ai montré une lettre à moi adressée de la part du prince, le 17 de ce mois, et contenant les passages suivants :

Mohammed-Saïd-Pacha ne manque aucune occasion de prouver sa bonne volonté. Le duc de Brabant a parlé à Son Altesse du projet du canal; il a montré son admiration pour la grandeur de cette œuvre; il a seulement exprimé une crainte sur la réunion des moyens financiers pendant la guerre actuelle. Le vice-roi a répondu que cette circonstance ne serait pas un obstacle puisqu'il avait assez d'argent lui-même pour commencer tout de suite, sauf à en réunir plus tard davantage lorsqu'il s'agira d'achever.

Le consul général d'Angleterre reste au Caire, voit peu le vice-roi et ne parle plus à Son Altesse du projet. Il paraît donc qu'il n'a aucune instruction positive pour s'y opposer.

Je te serai obligé de dire, comme tu l'entendras, à Arlès-Dufour, que je n'ai ni le temps ni le désir, au beau milieu du travail de ma négociation, de répondre à sa lettre ainsi qu'à celle d'Enfantin du 10 février. Je ne veux pas me troubler l'esprit en relisant ces lettres remplies de plaisanteries et de sarcasmes tout à fait hors de propos. Si je leur parlais sur le même ton, ils n'auraient peut-être pas la patience que j'ai moi-même et nous serions bien vite brouillés. Que veut donc dire ce projet présenté à l'Empereur, dont on ne m'a jamais parlé? Dis à Arlès que je persiste plus que jamais dans les opinions exprimées dans ma lettre du 16 janvier, surtout au sujet de l'ancienne société d'études, qui pour moi est réduite à un état purement historique. Je me suis parfaitement entendu avec le baron de Bruck, qui avait concouru à cette société d'études.

Ces messieurs ont tort de me dire que je me laisse influencer par le milieu dans lequel je me trouve ; ils doivent savoir que je ne suis pas homme à me laisser influencer ni intimider, lorsque je crois marcher dans la bonne voie. Qu'ils sachent enfin que je n'accepterai jamais un renversement de rôle et qu'ils ne me trouveront pas disposé à aller à leur suite. Je n'ai aucune espèce de liens avec eux, pas plus qu'avec d'autres, et leurs propres engagements, auxquels je suis étranger, ne m'engageront pas. S'ils veulent m'aider et ne pas se livrer, comme ils le disent eux-mêmes, à des actes et à des paroles qui me combattent et me contredisent, très-bien; sinon, je pourrai regretter leur concours, mais je



ne me considérerai pas comme perdu, s'il venait à me manquer.

Ils agiront donc fort sagement en se calmant et ne s'occupant de leur projet d'organisation que comme d'une étude dont il pourra être tenu compte, au même titre que de beaucoup d'autres documents, lorsque la compagnie se formera *par mes soins...*

XXVI

A M. LE VICOMTE STRATFORD DE REDCLIFFE.

Constantinople, le 28 février 1855.

Milord,

Il y a des questions qui demandent à être franchement abordées pour être bien résolues, de même qu'il y a des plaies qui doivent être découvertes pour être guéries. La loyauté avec laquelle vous avez accueilli mes premières observations, au sujet d'une affaire dont je ne me dissimule pas la gravité, m'encourage à soumettre à votre appréciation un point de vue qu'il me paraît utile d'envisager dans la question de l'isthme de Suez. La haute influence que votre caractère et votre longue expérience vous donnent naturellement le droit d'exercer dans les décisions de votre gouvernement, au sujet de toutes les questions orientales, me fait attacher un grand prix à ne rien négliger pour que Votre Excellence puisse former son opinion en toute connaissance de cause.

Les résultats déjà obtenus par l'alliance intime de la France et de l'Angleterre témoignent assez de quel avantage est cette union des deux peuples, dans l'intérêt de l'équilibre européen et de la civilisation. Il y va donc de l'avenir et du bonheur de toutes les nations de l'univers de maintenir intact, de préserver de toute atteinte un état de choses qui, à l'éternel honneur des gouvernements qui l'ont constitué, peut seul, avec le temps, assurer à l'humanité les bienfaits du progrès et de la paix. De là,

la nécessité de faire disparaître à l'avance toutes les causes de rupture et même de refroidissement entre deux peuples ; de là, par conséquent, l'impérieux devoir de rechercher, dans les futurs contingents, quelles sont les causes de nature à réveiller des sentiments séculaires d'antagonisme et à provoquer, au sein de l'une ou de l'autre des deux nations, de ces émotions contre la violence desquelles la sagesse des gouvernements est impuissante à lutter. Les motifs d'une rivalité hostile tendent successivement à faire place à cette généreuse émulation qui enfante les grandes choses.

En considérant la situation d'une manière générale, on ne voit guère sur quel terrain et à quelle occasion s'engageraient de nouveau des luttes qui ont si longtemps ensanglanté le monde. Sont-ce les intérêts financiers et commerciaux qui peuvent diviser les deux peuples ? Mais les capitaux de la Grande-Bretagne, jetés dans toutes les entreprises de la France et l'immense développement qu'a pris le commerce international, établissent entre elles des liens qui chaque jour deviennent plus étroits. Sont-ce les intérêts politiques et les questions de principes ? Mais les deux nations n'ont plus qu'un même but, qu'une même ambition, le triomphe du droit sur la force, de la civilisation sur la barbarie. Sont-ce enfin de mesquines jalousies pour une extension territoriale ? Mais elles reconnaissent aujourd'hui que le globe est assez vaste pour offrir à l'esprit d'entreprise qui anime leurs populations respectives des pays à mettre en valeur, des créatures humaines à tirer de l'état de barbarie ; et, d'ailleurs, du moment que leurs pavillons flottent ensemble, les conquêtes de l'une profitent à l'activité de l'autre.

Au premier abord, on n'aperçoit donc rien dans l'en-

semble des choses qui puisse altérer nos bonnes relations avec l'Angleterre.

Cependant, si l'on y regarde de près, une éventualité se présente qui, faisant partager aux cabinets les plus éclairés et les plus modérés les préjugés et les passions populaires, est capable de raviver de vieilles antipathies et de compromettre, avec l'alliance, les biens dont elle doit être la source.

Il est, en effet, un point du globe, au libre parcours duquel se lie la puissance politique et commerciale de la Grande-Bretagne, un point dont la France avait, pour sa part, dans les siècles passés, ambitionné la possession. Ce point, c'est l'Égypte, route directe de l'Europe aux Indes, l'Égypte arrosée à plusieurs reprises du sang français.

Il est superflu d'établir les motifs qui ne permettent pas à l'Angleterre de voir l'Égypte entre les mains d'une nation rivale sans opposer la plus énergique résistance; mais ce dont il faut également tenir grand compte, c'est qu'avec des intérêts moins positifs, la France, sous l'empire de ses glorieuses traditions, sous l'impulsion d'autres sentiments plus instinctifs que raisonnés et par cela même tout-puissants sur l'esprit impressionnable de ses habitants, ne saurait, à son tour, laisser à l'Angleterre la paisible domination de l'Égypte. Il est clair que, tant que la route des Indes par l'Égypte est ouverte et sûre, que l'état du pays garantit la facilité et la promptitude des communications, l'Angleterre n'ira pas se créer les plus graves difficultés pour s'approprier un territoire qui, à ses yeux, n'a de valeur que comme voie de transit. Il est également évident que la France, dont la politique consiste, depuis cinquante ans, à contribuer à la



prospérité de l'Égypte, tant par ses conseils que par le concours d'un grand nombre de Français distingués dans les sciences, dans l'administration, dans tous les arts de la paix ou de la guerre, ne cherchera pas à réaliser, de ce côté, les projets d'une autre époque, aussi longtemps que l'Angleterre n'y mettra pas le pied.

Mais qu'il arrive une de ces crises qui ont si souvent ébranlé l'Orient, qu'une circonstance se produise où l'Angleterre se trouve dans la rigoureuse obligation de prendre position en Égypte pour empêcher qu'une autre puissance ne l'y précède, et qu'on nous dise s'il est possible que l'alliance résiste aux complications qu'un pareil événement ferait naître. Et pourquoi l'Angleterre serait-elle réduite à cette extrémité? Pourquoi l'Angleterre se croirait-elle forcée de se rendre maîtresse de l'Égypte, au risque même de rompre son alliance avec la France? Par cette seule raison que l'Égypte est la route la plus courte, la plus directe de l'Angleterre à ses possessions orientales, que cette route doit lui être constamment ouverte et qu'en ce qui concerne ce puissant intérêt, elle ne saurait jamais transiger. Ainsi, par la position que lui a faite la nature, l'Égypte peut être encore le sujet d'un conflit entre la France et la Grande-Bretagne, de telle sorte que cette chance de rupture disparaîtrait si, par un événement providentiel, les conditions géographiques de l'ancien monde étaient changées, et que la route des Indes, au lieu de traverser le cœur de l'Égypte, fût reportée à ses limites, et, étant ouverte à tout le monde, ne pût jamais être exposée à rester le privilége de personne. Eh bien ! cet événement, qui doit être dans les vues de la Providence, est aujourd'hui à la portée des hommes. Il peut être accompli par l'industrie humaine. Il est réalisable par le perce-

ment de l'isthme de Suez, entreprise à laquelle la nature n'oppose aucun obstacle et où viendront certainement s'engager des capitaux libres de l'Angleterre aussi bien que d'autres pays. Que l'isthme soit coupé, que les flots de la Méditerranée se mêlent à ceux de l'océan Indien, que le chemin de fer soit continué et terminé, et l'Égypte, en acquérant une plus grande valeur comme pays de production, d'entrepôt, de commerce et de transit général perd sa périlleuse importance comme voie de communication incertaine ou contestée. La possession de son territoire, n'ayant plus d'intérêt pour l'Angleterre, cesse d'être l'objet d'une lutte possible entre cette puissance et la France; l'union des deux peuples est désormais inaltérable et le monde est préservé des calamités qu'entraînerait leur rupture. Ce résultat offre de telles garanties pour l'avenir qu'il suffit de l'indiquer pour appeler sur l'entreprise destinée à l'assurer, la sympathie et les encouragements des hommes d'État, dont les efforts ont pour but d'asseoir l'alliance anglo-française sur des bases inébranlables. Vous êtes un de ces hommes, milord, et vous avez une trop grande part dans les débats de la haute politique, auxquels je suis étranger, pour que je n'aie pas le désir de vous faire entendre mes vœux.

En vous envoyant, avec mon billet d'avant-hier, les documents relatifs à l'affaire de Suez, mon intention avait été de les laisser à votre disposition, je prie donc Votre Excellence de vouloir bien les garder...

XXVII

A M. LE BARON KOLLER,
INTERNONCE D'AUTRICHE, A CONSTANTINOPLE.

Constantinople, le 1er mars 1855.

J'ai à vous remercier de la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 26. Je vois avec grande satisfaction que vous vous êtes empressé d'agir auprès du gouvernement ottoman pour hâter la solution de l'affaire qui m'a conduit à Constantinople. Les termes dans lesquels vous voulez bien vous exprimer à mon égard sont pour moi un titre précieux, et je suis heureux, monsieur le baron, de vous compter au nombre des protecteurs les plus éclairés et les plus efficaces de l'entreprise au succès de laquelle j'ai consacré tous mes efforts.

Comme, dans ce moment, nous ne rencontrons d'autre difficulté que des oppositions anglaises, je crois devoir vous mettre à même de répondre aux objections qui pourraient vous être faites, en vous communiquant ma correspondance avec M. Bruce, agent et consul général d'Angleterre en Égypte, ainsi qu'avec des personnages politiques en Angleterre et avec lord Stratford de Redcliffe à Constantinople.

XXVIII

LETTRE DU GRAND-VIZIR A S. A. MOHAMMED-SAÏD-PACHA — REMISE A M. FERD. DE LESSEPS.

(Traduction du turc).

Constantinople, le 1er mars 1855
(12 de Djemazul Akir 1271).

Votre très-humble serviteur a l'honneur de vous exposer ce qui suit :

M. Ferdinand de Lesseps retourne maintenant auprès de Votre Altesse. En effet, ainsi qu'Elle a daigné nous le faire connaître, c'est un hôte qui mérite par lui-même toute espèce d'égards et de considération. L'objet de sa venue ici a été relatif à l'affaire du canal, entreprise des plus utiles. Pendant son séjour à Constantinople, j'ai eu l'avantage de le voir plusieurs fois et de l'entretenir longuement sur bien des matières. Il a eu aussi l'honneur d'être présenté à S. H. le Sultan et d'être, de sa part, l'objet de la plus haute bienveillance.

Conformément à l'ordre impérial émané au sujet de l'entreprise si intéressante du canal, la question se trouve actuellement à l'étude du conseil des ministres. M. de Lesseps, ne pouvant pas attendre la fin des conférences, a décidé son départ d'ici. Dans peu, j'aurai à en faire connaître le résultat détaillé à Votre Altesse.

L. S. MOUSTAFA-RÉCHID.

XXIX

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Smyrne, 3 mars 1855.

Mon billet du 26 février à lord Stratford de Redcliffe fut traduit en turc et soumis, le 27, au conseil du sultan, auquel on avait déjà donné connaissance de ma lettre à Réchid-Pacha du 24. Ces communications produisirent l'effet que je pouvais en espérer. Il était démontré, d'une part, qu'il n'y avait pas lieu d'attendre de nouvelles explications du vice-roi d'Égypte, et, de l'autre, on avait la certitude que lord Stratford n'avait aucune instruction de son gouvernement, qui était cependant informé, depuis trois mois, de la résolution de Mohammed-Saïd-Pacha. On avait enfin la preuve, par mes dernières correspondances d'Égypte, que M. Bruce n'avait fait, à la date du 17, aucune représentation officielle, contrairement à ce qu'avait laissé entendre l'ambassadeur anglais.

Je fus prévenu que lord Stratford devait très-fortement insister auprès du grand-vizir pour que l'on attendit, avant de répondre d'une manière concluante au vice-roi, les instructions qu'il avait demandées à Londres. La fin de son billet du 27, dont je t'envoie une copie et dans laquelle on disait que l'indépendance personnelle devait quelquefois s'effacer devant *les éventualités officielles*, me faisait d'ailleurs pressentir la continuation de son opposition. Lord Stratford sait que sa position est menacée en Angleterre et que plusieurs membres de son propre gou-

vernement ne lui sont pas favorables. S'il ne va pas jusqu'à supposer un piége dans l'absence d'instructions dont il se plaint, dit-on, à sa cour, il ne voudrait pas laisser s'accomplir un acte qu'il croit devoir être mal accueilli en Angleterre. En outre, en présence des désastres de l'armée anglaise en Crimée, il se roidit contre tout ce qui pourrait attester une diminution de son influence omnipotente, et ce sentiment, qu'au fond il n'est guère permis de blâmer, ajoute dans ce moment une force nouvelle à son exclusivisme britannique.

Je ne fus donc pas surpris lorsque j'appris que, dans la matinée du 28, jour où le conseil devait statuer définitivement sur l'affaire de l'isthme de Suez, lord Stratford avait eu une conférence de trois heures avec le grand-vizir et que tous les deux, dans l'impossibilité d'obtenir du conseil une solution négative, concertaient une combinaison ayant pour but de gagner du temps et de proposer un nouveau moyen dilatoire.

Réchid-Pacha passe, à tort ou à raison, pour être inféodé au noble lord, et pour craindre de voir arriver sa propre chute, le jour où déclinerait une influence qu'il trouve bien abusive de temps en temps et à laquelle il dit en secret aux agents français qu'il désire se soustraire. Mais, en définitive, il se soumet en toute occasion à la prépotence dont il se plaint et qui devient intolérable pour le crédit de la France en Orient. Il y aurait danger à se laisser abuser par ses protestations et surtout par le prochain envoi de son fils comme ambassadeur à Paris. L'hésitation de son caractère me paraît le rendre très-peu propre à relever la Turquie de son abaissement et à tirer parti des éléments de vitalité que, dans mon opinion, possède encore l'empire ottoman. Le résultat de l'entente

de l'ambassadeur anglais et du grand-vizir fut de faire ajourner par le conseil toute solution, sous le prétexte de la nomination d'une commission de trois membres qui, sans s'occuper de l'adhésion du sultan au projet du percement de l'isthme de Suez, avait pour mission d'entrer avec moi dans l'examen détaillé des articles du firman égyptien. Ce firman, rédigé sous l'inspiration du vice-roi, pour ainsi dire par lui-même, déjà approuvé par le divan du Caire, communiqué à tous les cabinets européens, était la base indispensable de l'entreprise et ne se trouvait pas en discussion. Je ne pouvais pas suivre mes adversaires sur un pareil sujet, qu'il m'était d'ailleurs spécialement recommandé de ne pas aborder; le vice-roi se croit parfaitement en droit de ne pas laisser convertir un acte de déférence envers son souverain en un précédent qui habituerait la Porte, placée trop souvent sous l'influence du fanatisme ou des pressions étrangères, à gêner l'action de l'administration intérieure égyptienne. Ce prince intelligent et éclairé tient à continuer de donner à son pays des exemples salutaires et à se créer des ressources aussi essentielles à la prospérité de l'Égypte qu'aux intérêts bien entendus de l'empire. Réchid-Pacha me parut comprendre le danger de la voie où il allait s'engager, et, comme il tient beaucoup à conserver les bonnes grâces de Mohammed-Saïd-Pacha, il chercha à rejeter toute responsabilité sur le conseil, derrière lequel il a l'habitude de s'abriter. Je ne cachai pas au grand-vizir que cette responsabilité, il ne suffisait pas de la décliner pour l'écarter de sa personne, et qu'il me paraissait l'encourir complétement auprès du vice-roi et auprès des gouvernements de France et d'Autriche, dont les sympathies pour l'entreprise en question lui étaient connues; j'ajoutai que

je m'étais décidé à retourner en Égypte, où le vice-roi m'attendait pour préparer l'organisation de son projet et, qu'en attendant l'autorisation souveraine dont il ne pouvait pas douter, je me félicitais d'avoir contribué, pendant mon séjour à Constantinople, à définir la question, et que je partais satisfait des bonnes dispositions du sultan et de ses conseillers pour une entreprise dont la réalisation n'était plus pour moi l'objet d'un doute. Je promis de faire part, à Alexandrie, de ces bonnes dispositions qui, je l'espérais, seraient bientôt suivies d'un résultat plus positif.

En définitive, mes impressions, celles de l'ambassade de France, sur l'époque plus ou moins prochaine où nous obtiendrons un résultat, ne sont pas mauvaises. L'opportunité de mon départ a été approuvée par Benedetti dont, je te le répète avec plaisir, j'ai eu beaucoup à me louer, et qui, dans sa position, a fait tout ce qu'il pouvait faire.



XXX

A M. SCHEFER, PREMIER DROGMAN
DE L'AMBASSADE DE FRANCE A CONSTANTINOPLE.

Smyrne, 3 mars 1855.

J'ai regretté, au moment de mon départ de Constantinople, de ne pas vous avoir vu, pour vous remercier du concours que vous m'avez constamment prêté dans toutes les phases de ma négociation. Vous m'avez aidé de la manière la plus intelligente et la plus utile. Le canal de Suez vous doit une mention d'honneur.

Vous vous rappelez que Réchid-Pacha et les autres membres du conseil ne paraissaient pas être très au courant des anciens antécédents du canal, en ce qui concerne les relations de la Turquie avec les lieux saints de l'Arabie. Je leur ai bien parlé des auteurs arabes qui rapportaient l'opinion existant à ce sujet dès les premiers temps de l'Islamisme, mais je crois utile de mettre sous leurs yeux des passages textuels, et à cet effet je vous envoie plusieurs extraits qui me paraissent intéressants. J'y joins un extrait des mémoires de M. de Tott, duquel il résulte que le sultan Moustafa III était très-favorable à l'entreprise de la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée.

CANAL DU PRINCE DES FIDÈLES

(Extrait d'*El Macryzy.*)

Ce canal a été creusé par un ancien roi d'Égypte, pour Hadjar (Agar), mère d'Ismaël, lorsqu'elle demeurait à la Mecke. Dans la suite des temps, il fut creusé une seconde fois

par un des rois grecs qui régnèrent en Égypte après la mort d'Alexandre.

Lorsque le Très-Haut accorda l'Islamisme aux hommes, et qu'Amrou-ben-el-Ass fit la conquête de l'Égypte, ce général, d'après l'ordre d'Omar-ben-el-Khahtheb, prince des fidèles, s'occupa de faire recreuser le canal dans l'année de la mortalité. Il le conduisit jusqu'à la mer de Quolzum d'où les vaisseaux se rendirent dans le Hedjas, l'Yemen et l'Inde. On y passa jusqu'à l'époque où Mohammed-ben-Abdoullah, ben-Haçan, ben-el-Horeïn-ben-Ali-ben-abou-Thaleb se révolta dans la ville du prophète (Médine), contre Abou-dja-far, Abdoullah-ben-Mohammed-el-Mansour, alors calife de l'Irak. Ce souverain écrivit à son lieutenant en Égypte pour lui ordonner de combler le canal de Quolzum afin qu'on ne s'en servît point pour transporter des provisions à Médine. Cet ordre fut exécuté et toute communication interrompue avec la mer de Quolzum; les choses sont restées dans l'état où nous les voyons maintenant.

Omar-ben-el-Khatheb écrivit à Amrou-ben-el-Ass une lettre ainsi conçue :

Au rebelle, fils du rebelle : tandis que toi et tes compagnons vous vous engraissez, vous ne vous inquiétez point si moi et les miens nous maigrissons. Donne-nous donc du secours ! Au secours !

Je suis à toi, répondit Amrou ; je t'envoie un convoi de bêtes de somme, dont la première sera chez toi quand la dernière ne sera pas encore partie ; j'espère en outre trouver un moyen de transport par mer.

Mais Amrou ne tarda pas à se repentir d'avoir donné cette première idée, parce qu'on lui fit observer qu'il était possible de dévaster l'Égypte et de la transférer à Médine. Aussitôt il écrivit qu'il avait réfléchi sur le transport par mer et qu'il y trouvait des difficultés insurmontables.



Omar lui répondit :

J'ai reçu ta lettre par laquelle tu cherches à éluder l'exécution du projet contenu dans la précédente. J'en jure par le Tout-Puissant, ou tu l'exécuteras, ou je te chasserai par les oreilles et j'en enverrai un qui l'exécutera.

Amrou vit bien qu'il avait désobéi à Omar et il s'occupa à l'instant même du canal. Omar lui enjoignit de ne pas négliger de lui envoyer de tous les comestibles, des vêtements, des lentilles, des oignons et des bestiaux, en un mot de tout ce qui se trouvait en Égypte.

El-Kendi, dans son ouvrage Aljendi-el-Moghréby, dit que ce canal fut creusé en l'an 23 de l'Hégire (645 de l'ère chrétienne) et terminé en six mois, de manière que, le septième, les vaisseaux y passèrent et purent se rendre dans le Hedjaz.

Extrait des *Mémoires de M. de Tott*, *sur les Turcs*
(Parties III et IV).

Le sultan Mustapha traita avec un grand intérêt le projet de la jonction des deux mers par l'isthme de Suez ; il voulut même ajouter aux connaissances que j'avais à cet égard, celles des différents commissaires qui avaient été en Égypte, et l'on verra dans la quatrième partie de ces mémoires, que si Mustapha avait assez vécu pour entreprendre ce travail, il eût trouvé, sur les lieux, des facilités qui l'auraient mis à même d'opérer la plus grande révolution dont la politique soit susceptible. Ce sultan, dont l'esprit commençait à s'éclairer, m'a fait faire un travail sur cet objet important dont il réservait l'exécution à la paix.

Dans les différents travaux qui ont illustré l'ancienne Égypte, le canal de communication entre la mer Rouge et la Méditerranée mériterait la première place, si les efforts du génie en

faveur de l'utilité publique étaient secondés par les générations destinées à en jouir et si les fondements du bien social pouvaient acquérir la même solidité que les préjugés qui tendent à le détruire.

Voilà cependant l'abrégé de l'histoire; elle n'offre que ce tableau, c'est celui de toutes les nations, celui de tous les siècles. Sans ces continuelles destructions, la position la plus heureuse aurait dicté des lois immuables et le canal de la mer Rouge eût été constamment la base du droit public des nations.

XXXI

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Smyrne, 10 mars 1855.

Mon départ de Constantinople a naturellement provoqué la dissolution de la commission qui n'avait pas eu le temps de se former. Comme l'on n'ose pas avouer officiellement que le sursis jugé nécessaire pour l'adhésion du sultan tient à l'attente des instructions anglaises réclamées par lord Stratford, je viens d'être informé que, sur la proposition de Réchid-Pacha, le divan a été ramené à sa première détermination de demander quelques explications au vice-roi. Le paquebot autrichien, sur lequel je m'embarque aujourd'hui, doit être porteur d'une seconde lettre du grand-vizir pour Saïd-Pacha.

Ma correspondance de Stamboul m'informe que l'ambassadeur anglais a cherché à effrayer la Porte sur l'importance que donnerait à l'Égypte et au vice-roi le canal des deux mers, sur les idées d'indépendance que ce projet pourrait encourager et sur les dangers du passage des bâtiments de guerre. Tout cela est très-perfide et semble montrer, parmi tant d'autres exemples, que l'Angleterre désire, plus qu'aucune autre puissance, l'affaiblissement de la Turquie, afin de l'entretenir dans cette idée qu'elle seule peut la protéger.

XXXII

A M. BENEDETTI, CHARGÉ D'AFFAIRES DE FRANCE, A CONSTANTINOPLE.

Saïdié (au barrage, près du Caire),
16 mars 1855.

Parti de Smyrne dans la soirée du 10, j'étais le 14 à Alexandrie et, le 15 au matin, j'arrivais auprès du vice-roi dans sa résidence du barrage (Saïdié).

En même temps que je lui remettais la dépêche de Réchid-Pacha dont je vous envoie la traduction, il recevait, par le courrier, une lettre de son beau-frère Kiamil-Pacha qui, lui écrivant de la part du grand-vizir, lui faisait, sous forme d'observations particulières et confidentielles, la demande d'explications annoncée par votre billet du 8.

Ces observations portent principalement :

1° Sur les garanties à réclamer de la Compagnie du canal des deux mers pour le passage des bâtiments de guerre ;

2° Sur les concessions de terres à des Européens, contraires, dit-on, aux anciens usages et aux préjugés de la Turquie ;

3° Sur les dangers que pourrait faire encourir à l'Égypte l'hostilité de l'Angleterre ;

4° Sur de prétendues représentations qui auraient été faites à Saïd-Pacha de la part du cabinet anglais par l'agent et consul général britannique en Égypte.

Le vice-roi m'a fait connaître son intention de répondre de la manière suivante :

Première question. — Il n'y aura lieu de réclamer de la Compagnie concessionnaire du canal des deux mers aucune garantie concernant la souveraineté territoriale, qui restera intacte en Turquie, lorsque des capitaux anonymes viendront s'engager dans une entreprise de voie de communication, au même titre que les capitaux nationaux ou étrangers au moyen desquels s'exécutent depuis longtemps, en Angleterre, en France et en Allemagne, des chemins de fer ou des canaux. Aucun de ces pays n'a jamais eu la pensée, en admettant des capitaux, de traiter avec les sociétés qui les représentent sur des intérêts de souveraineté locale qui, restant réservés, ne peuvent pas être mis en discussion et sont inaliénables.

Seconde question. — Les concessions de terres faites à la Compagnie du canal de Suez dans la partie aujourd'hui inculte qui sera arrosée et fécondée par le canal d'alimentation dérivé du Nil, seront un bienfait pour l'Égypte, dont le gouvernement doit tenir à voir augmenter la prospérité et les revenus. Si pareil exemple pouvait être imité dans d'autres provinces de l'empire ottoman, où la mauvaise administration aussi bien que des préjugés destinés à disparaître ont appauvri et dépeuplé le pays, il faudrait, au lieu d'apporter des obstacles, favoriser ceux qui offriraient, en échange d'une terre stérile et improductive, de payer l'impôt territorial habituel et d'abandonner quinze pour cent de leurs bénéfices. Il n'y a d'ailleurs rien de contraire aux usages actuels dans une concession de terres faite à une société anonyme formée, comme il a déjà été dit, par des capitaux universels qui ne portent

par conséquent avec eux le caractère d'aucune nationalité particulière.

Troisième question. — Il résulte de toutes les informations reçues en Égypte, de l'accueil obtenu dans toute l'Europe par la nouvelle du projet de l'ouverture de l'isthme de Suez et des avantages que devront nécessairement en recueillir le commerce et la navigation de la Grande-Bretagne, que l'hostilité de l'Angleterre n'est point à craindre pour l'Égypte.

Quatrième question. — Le vice-roi est enfin en mesure de déclarer formellement que M. Bruce, agent et consul général de S. M. B. en Égypte, informé, dès le 27 novembre dernier, du projet de canalisation de l'isthme de Suez, ne lui a fait aucune observation de la part de son gouvernement.

Tel est le sens des explications qui seront données par Saïd-Pacha. Il est jusqu'à présent convenu entre nous que je serai porteur de son message, et, comme je ne partirai probablement pas avant une quinzaine de jours, j'aurai le temps de recevoir votre réponse par le prochain paquebot direct, et de savoir si les choses sont toujours dans l'état où je les ai laissées à Constantinople. Ce temps sera d'ailleurs nécessaire pour permettre à lord Stratford de recevoir de Londres les instructions demandées ou pour que l'on ait la conviction qu'il ne lui est pas permis de faire une opposition officielle.

J'ai trouvé le vice-roi toujours très-ferme dans ses résolutions, et, sans la lettre particulière de Kiamil-Pacha, il aurait considéré les expressions du message officiel du grand-vizir comme le témoignage d'une complète appro-



bation de son projet. Kiamil-Pacha ne s'est pas bien conduit. Il a fait tout ce qui a dépendu de lui pour détourner le vice-roi de son projet. Il s'est fait l'interprète de toutes les mauvaises raisons données par lord Stratford. Il a été jusqu'à invoquer la mémoire de Méhémet-Ali qui, dit-il, n'aurait jamais permis à des Européens de posséder une étendue considérable de terres en Égypte. Il en a été pour les frais de son éloquence, qui a produit une impression dont il se ressentira, sur l'esprit de Saïd-Pacha. Kiamil-Pacha a donc frappé tout à fait à faux et il est tombé dans un piége qui lui a sans doute été tendu par Réchid-Pacha. Ce dernier n'aura pas voulu s'exposer lui-même à mécontenter le vice-roi et il a mis en avant le président du grand Conseil, en l'engageant à se servir de ses relations de parenté pour créer indirectement des difficultés qu'il n'osait pas produire lui-même.

Du reste, ce que dit Kiamil-Pacha sur les intentions de Méhémet-Ali est complétement faux; car, vers 1843, dans le court espace d'une quinzaine de jours, il a distribué à des Européens, entre autres à MM. Pastré, Larking, Thurburn, Tossitza, Zizinia, etc., des contenances de terres de plus de 25,000 feddans, et, si la concession n'a pas été plus considérable, c'est que les Européens n'ont pas voulu en prendre davantage.

XXXIII

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Saïdié (barrage du Nil), 18 mars 1855.

Une seconde lettre, dictée par Réchid-Pacha à Kiamil-Pacha, dont le vice-roi n'a eu connaissance qu'hier, répète et aggrave les premières objections. Cette démarche, en contradiction avec ce que m'avait dit le grand-vizir et avec le message dont j'étais porteur, est évidemment le résultat d'un plan combiné entre le grand-vizir et lord Stratford. Elle a indigné le loyal Saïd-Pacha et n'a servi qu'à le fortifier dans sa résolution.

J'ai été très-satisfait du travail de Linant et de Mougel. Il n'est pas tout à fait terminé. Il est d'une clarté et d'une logique qui porteront la conviction dans les esprits.

XXXIV

A M. HIPPOLYTE LAFOSSE, A PARIS.

Caire, 22 mars 1855.

Je vous ai fait prier, par Mme Delamalle, d'exprimer à M. Thiers mes bien vifs remercîments pour la manière dont il a accueilli la nouvelle de la concession du vice-roi au sujet de la grande entreprise du canal des deux mers. M. Thiers a toujours eu, au plus haut degré, le sentiment du patriotisme, et l'on comprend, toutes les fois qu'on le lit ou qu'on l'entend, que son cœur n'a pas été desséché par le maniement des affaires. C'est lui qui m'avait confié, il y a vingt ans, la gestion du consulat général de France en Égypte. C'est surtout pendant cette gestion que j'ai commencé, avec le jeune prince, devenu vice-roi, les relations d'amitié et de confiance qui m'ont valu l'honneur d'être chargé des moyens d'exécution du canal. Cette œuvre serait au-dessus de mes forces si je ne pouvais pas compter sur la sympathie et le concours des hommes dont l'opinion, hautement exprimée, exerce une influence universelle. J'ai tenu à dire à M. Thiers que je serais heureux de lui voir prendre la défense du canal dans ses correspondances ou ses entretiens avec les hommes d'État anglais, sur lesquels il exerce une juste influence. Mettez sous ses yeux et laissez entre ses mains les copies ci-jointes de mes lettres aux représentants de la Grande-Bretagne en Égypte et à Constantinople. Elles lui montreront que mes seules difficultés viennent de l'Angleterre. C'est donc là qu'il

faut frapper, et si M. Thiers, avec son merveilleux talent d'exposition et la grandeur de ses vues, prend ma défense, son opinion pèsera d'un grand poids.

Il y a un point de vue qui ne lui aura pas échappé. L'ouverture de l'isthme de Suez sera une des plus puissantes soupapes de la chaudière des révolutions de l'Europe. 1848 a fait sentir le besoin d'occuper une population exubérante et d'ouvrir largement une voie utile à l'excès turbulent et inoccupé d'un accroissement rapide de population besoigneuse. L'intérêt de tous les peuples de l'Europe doit donc les engager à favoriser la jonction des deux mers, qui offre un champ si vaste à leurs tendances actuelles de spéculation et de locomotion.

L'Angleterre n'ose pas avouer les motifs de son opposition; mais il faut bien qu'elle se persuade qu'elle ne peut plus ambitionner le monopole du commerce du monde ni la domination de toutes les mers.

Nos guerres continentales et l'affaiblissement de toutes les marines lui ont permis d'établir partout des postes habilement choisis pour surveiller les mers et chercher à faire obstacle au commerce des autres nations. Mais cette pensée égoïste peut-elle exister de nos jours ? Les rêves de domination universelle sont passés dans tous les États; la fin de l'empire de Napoléon Ier l'a démontré. Si une nation, quelque puissante qu'elle soit, voulait interdire une grande communication, qui sera de droit la propriété indivise de tous les peuples, par le respect obligé de leurs capitaux, elle serait mise au ban de l'opinion publique et finirait par succomber dans ses prétentions. Il sera plus sage et plus profitable pour elle d'abandonner ses projets exclusifs d'omnipotence et d'entrer en partage avec les autres peuples. Sa part sera toujours la plus

belle, lorsqu'il s'agira de commerce, d'industrie et de navigation.

Le vice-roi d'Égypte a reçu dernièrement une lettre du prince de Metternich. Dans sa réponse, dont il m'a donné lecture lui-même, il parle de son projet de percement de l'isthme de Suez ; il dit que les représentants de toutes les puissances à Constantinople ont fait connaître à la Porte leurs sympathies ; qu'un seul agent a fait une opposition, personnelle, il est vrai, mais qui ne semble pas moins dangereuse ; que l'internonce d'Autriche ayant manifesté une approbation officielle, il croit pouvoir compter sur l'influence dont jouit le prince parmi les diplomates de l'Europe ; il ajoute enfin que l'exécution de son entreprise étant d'un intérêt universel, il n'y aurait que des préjugés étroits et égoïstes qui pourraient chercher à l'entraver.

Vous me demandez sur quelles bases je compte organiser la partie financière de la Compagnie ?

Je n'ai là-dessus qu'un principe, bien arrêté, il est vrai, mais dont les moyens d'exécution seront des questions de temps et d'études. Mon but est de faire profiter, *dans tous les pays, le plus grand nombre possible de petits actionnaires de tous les avantages de la Société.*

Que feraient une dizaine de gros banquiers avec lesquels je m'entendrais pour leur livrer la concession ? Ils me proposeraient de partager avec eux un certain nombre de millions. Ils distribueraient ensuite, sans bourse délier, à la vile multitude, avec de fortes primes, des actions de 500 fr., en faisant sonner bien haut, ce qui d'ailleurs pourrait être exact, que ces actions rapporteront un jour de 25 à 30 pour cent.

Pourquoi ne s'adresserait-on pas tout simplement au

public? Les deux emprunts français donnent la mesure de ce que l'on peut faire avec de petits capitaux. Lorsqu'un principe est juste, il en surgit des conséquences incalculables. Vous me direz que la Compagnie du canal des deux mers n'inspirera pas la confiance que possède un gouvernement fortement constitué. Je pense que la jonction de la Méditerranée et de l'océan Indien, si féconde en immenses résultats, pouvant être clairement présentée dans ses moyens d'exécution, les esprits les plus prévenus seront amenés à être convaincus que nulle spéculation n'offrirait autant de chances de profits à ceux qui y prendront part; et, du moment que le plus pur du bénéfice n'aura pas été, dès le début, la proie de quelques-uns, croyez-vous que les preneurs d'actions, dans toute l'Europe, dont les intérêts auront été à l'avance défendus par ceux qui sont résolus à conduire honnêtement l'affaire, manqueront à l'appel? Lorsqu'ils sauront que l'entreprise est présentée sans qu'il y ait eu un acte ou une promesse de corruption, que pas un centime n'aura été dépensé en Égypte ou à Constantinople pour obtenir ou ratifier la concession, et que, grâce à la générosité du vice-roi, les études et les travaux préliminaires n'auront rien coûté, ils verront, dans les principes qui nous ont dirigés, la meilleure garantie de l'avenir.

Vous me reprochez de ne pas avoir encore puisé dans votre bourse, qui m'est ouverte avec un dévouement et un désintéressement bien consolants pour ceux qui croient, comme moi, que, dans ce monde, le bien l'emporte en général sur le mal. Vous savez que j'ai choisi un certain nombre d'amis qui, en versant chacun 5,000 francs dans le seul intérêt de la réussite de l'entreprise, formeront un fonds commun destiné à couvrir les premières dépenses.

Mon privilége et celui de ma famille était de commencer. Sans la royale hospitalité de *mon prince*, vous avez raison de supposer que mes dépenses s'élèveraient à un certain chiffre.

Je vous remercie d'avoir fait ma commission auprès de Barthélemy Saint-Hilaire; j'espère que son cher Aristote ne sera pas un rival heureux, d'autant plus qu'il ne sera pas obligé de le quitter en me prêtant son concours.

XXXV

A S. A. R. MONSEIGNEUR LE DUC DE BRABANT,
A BRUXELLES.

Caire, le 23 mars 1855.

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Altesse Royale les divers documents concernant le canal maritime de Suez, qu'elle a bien voulu m'exprimer le désir de recevoir. J'ose espérer qu'elle daignera appeler l'attention de S. M. le roi des Belges sur l'importance de l'entreprise et sur l'intérêt qu'y attache le prince éclairé qui gouverne l'Égypte.

Dans un moment où nous avons lieu de craindre que la question ne soit pas appréciée comme elle mérite de l'être par quelques hommes d'État de la Grande-Bretagne, le roi votre père, dont la haute expérience et le sage esprit de conciliation ont souvent rendu à l'Europe de grands services, peut exercer, par le poids de son opinion, la plus heureuse influence.

S. A. Mohammed-Saïd-Pacha, dans une réponse qu'il adressait dernièrement au prince Metternich, le chargeait de remercier S. M. l'empereur d'Autriche pour l'appui officiel donné par son internonce à Constantinople, au sujet du percement de l'isthme de Suez; il ajoutait que cette œuvre grandiose, étant d'un avantage universel, ne pouvait être entravée que par des préjugés étroits et égoïstes.

Permettez-moi de vous citer l'extrait d'une publication récente faite à Londres et qui, jugeant l'entreprise au point de vue anglais, me paraît présenter des arguments

incontestables sur l'intérêt que doit avoir la Grande-Bretagne à favoriser la jonction des deux mers. On lit dans la *Revue Britannique* (numéro de février 1852) :

Un auteur plus récent que M. Lepère et que Maclarem a traité la question qui nous occupe. C'est le capitaine James Wetch, du corps royal du génie. Cet officier déclare péremptoirement que l'argent et le travail de l'Angleterre peuvent seuls exécuter la coupure de l'isthme de Suez dans des conditions utiles et durables. Assurément voilà une affirmation bien hardie, toute patriotique qu'elle soit. On ne voit pas pourquoi les bras et les capitaux de toute autre grande nation, si elle y était poussée par des intérêts aussi puissants que les nôtres, seraient incapables d'accomplir la même tâche dans les mêmes conditions d'utilité et de durée. La différence des forces ne saurait en effet résulter que de l'inégalité des intérêts ; et si, malgré le concours de plusieurs circonstances adverses, nous comptons fermement que notre pays saura effectuer l'union des deux mers, c'est parce que cette mesure deviendra bientôt impérieusement nécessaire au maintien de notre empire. Toutes les nations trouveraient un immense avantage dans la création d'une route nouvelle ouverte à la navigation ; on a même sérieusement allégué cet avantage évident offert aux États européens plus rapprochés de l'Afrique, comme un argument propre à détourner l'Angleterre d'une entreprise dont le résultat serait problématique. Nous retrouvons ici l'une des vieilles défiances de cette théorie usée, misérable tissu d'erreurs, qui prétendait enseigner qu'un peuple n'est riche et florissant qu'autant que ses voisins sont indigents et malheureux.

Sans doute les contrées de l'Europe les plus voisines de l'Orient retireront de l'ouverture de l'isthme de Suez un bénéfice considérable, mais notre égoïsme doit y trouver un motif de satisfaction, car il ne peut ignorer que le développement du commerce, quels que soient les moyens employés, finit toujours par procurer la meilleure part des profits aux capitaux les plus intelligents et les plus nombreux. Quant à nous, telle est notre croyance : l'Angleterre, et plus d'une autre nation à son exemple, nous semblent appelées à de grands travaux qui jet-

teront dans l'ombre les faits les plus éclatants de l'histoire. Parmi ces œuvres de l'avenir, nous apparaît, au premier rang, l'ouverture des isthmes de Panama et de Suez qui, multipliant et resserrant les heureux liens par lesquels les peuples de tous les climats, de toutes les races et de toutes les croyances sont unis à la Grande-Bretagne, rattachera pour jamais la prospérité générale des nations au bonheur de notre patrie, leur sûreté à sa puissance, leur indépendance à sa liberté.

(*Papers for the people.*)

Je prie Votre Altesse Royale d'agréer mes remercîments et ma gratitude pour les encouragements qu'elle veut bien me donner.

XXXVI

NOTE CONFIDENTIELLE A S. A. MOHAMMED-SAÏD.

Bourajat (basse Égypte), 26 mars 1855.

A la suite d'une conversation entre l'empereur Napo-
n et l'ambassadeur d'Angleterre, dans laquelle l'empe-
ır avait soutenu très-hautement le projet arrêté par
tre Altesse de faire percer l'isthme de Suez, l'ambassa-
ır d'Angleterre eut un entretien avec le ministre des
ıires étrangères et laissa entendre que des instructions
ıient été envoyées à Constantinople, *seulement* dans le
t de *temporiser*, et avec recommandation de ne pas com-
ɔmettre la situation politique de l'Angleterre à l'égard
la France.

Il résulte clairement de la situation actuelle que Londres,
ımme nous le supposions, n'est pas du tout disposée à
: compromettre, si la sanction du sultan est donnée à
ɔtre Altesse.

Il me paraît donc utile que le firman contenant mes
ıuvoirs à l'effet de constituer la compagnie universelle,
i jusqu'à présent était resté entre les mains de Votre
:esse, d'après mon propre désir, me soit remis.

Votre Altesse sait que le firman relatif au chemin de
demandé par l'Angleterre, sous Abbas-Pacha, avait été
ıdu en Égypte sans qu'on eût préalablement demandé
e autorisation à Constantinople. L'Angleterre soutenait
›rs que cette autorisation n'était pas nécessaire. Au-
ırd'hui vous avez voulu agir avec plus de prudence et
us avez bien fait ; mais la prudence a ses limites. Votre

Altesse est convaincue d'ailleurs que je ne la compromettrai pas et que je ne ferai de ses pouvoirs qu'un usage convenable. Elle a bien voulu reconnaître que ma mission à Constantinople avait bien posé la question et avait produit un bon résultat. Maintenant nous ne devons pas nous arrêter en chemin. La France, l'Autriche et les autres puissances appuient le grand projet de Votre Altesse. L'Angleterre ne peut pas faire une opposition avouée. Elle se trouve réduite, pour unique moyen de résistance, à chercher à gagner du temps. Il serait dangereux de lui laisser obtenir ce qu'elle désire.

Je répète donc que la situation est excellente pour faire ce dont nous sommes convenus, c'est-à-dire continuer à marcher en avant, pendant que Votre Altesse ne cesse de mettre la Porte en demeure de se prononcer.

Outre les pouvoirs scellés du sceau de Votre Altesse, que je garderai entre mes mains, et dont je ne me servirai en Europe qu'après en avoir reçu l'autorisation, il conviendra que je sois porteur des réponses aux objections particulières soumises par Réchid-Pacha et par Kiamil-Pacha.

XXXVII

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Alexandrie, 5 avril 1855.

Ma dernière lettre du 28 mars t'annonçait mon départ d'Alexandrie pour aller trouver le vice-roi qui m'avait donné rendez-vous sur le Nil. J'ai, en effet, rencontré le prince à Kaferleïs. Nous avons passé la soirée ensemble, à bord de son bateau à vapeur; j'y suis resté la nuit et nous sommes revenus ensemble à Alexandrie par le chemin de fer. Dès le premier moment de notre entrevue, le vice-roi s'exprima très-vivement contre son beau-frère, Kiamil-Pacha, et contre le grand-vizir dont on venait de lui lire la correspondance. On ne s'est pas contenté de lui faire des objections contre son projet. Les arguments les plus perfides et les plus exagérés ont été employés pour effrayer son esprit et pour intimider son entourage que je voyais déjà un peu chanceler. On va jusqu'à le menacer de la colère de l'Angleterre, *dont les flottes pourraient venir l'attaquer, lorsque la question de la mer Noire sera terminée.*

On lui dit qu'il a grand tort de se jeter dans les bras de la France, dont le gouvernement et les *agents surtout ont peu de stabilité; que les agents anglais, au contraire, sont toujours maintenus et soutenus*, que leur rancune est très-dangereuse et que ce sont eux, par conséquent, qu'il faut ménager. On ajoute que la tranquillité intérieure de la France et son influence extérieure dépendent d'un coup de pistolet que d'un jour à l'autre pourra recevoir l'empereur Napoléon, et l'on termine en prétendant que si le

vice-roi persiste dans son projet du canal de Suez, il perdra les bonnes grâces du sultan.

Je rapporte textuellement les paroles du vice-roi. Pour qui connaît son caractère, il était à supposer qu'un pareil système de fourberie et d'intimidation produirait un effet diamétralement contraire à celui que l'on avait en vue à Contantinople.

Réchid-Pacha ne pouvait pas s'attendre, au milieu des aberrations causées par la terreur que lui inspire lord Stratford, que Saïd-Pacha eût en moi une confiance assez complète pour me dévoiler ses indignes menées.

Il faut avouer que, dans cette circonstance, la conduite de l'Angleterre est pitoyable ; que lord Stratford se soit retranché, comme il l'a fait avec moi, derrière les éventualités officielles, passe encore, bien qu'une semblable attitude, convenable au début de la concession du firman égyptien, ne fût pas applicable quatre mois après. Dire aujourd'hui que l'on attend des instructions, c'est, comme me l'écrivait spirituellement mon cousin Edmond de Lesseps, demander la soupe après le dîner.

Le cabinet de Londres, croyant ne pouvoir s'opposer en émettant des motifs *avouables*, serait-il donc réduit à faire faire par son ambassadeur, qui aurait l'air d'agir en vertu de son opinion personnelle, une opposition aussi brutale que ténébreuse? Un pareil expédient indigne d'hommes d'État placés à la tête d'un grand pays, ne servirait, d'ailleurs, qu'à retarder une entreprise incompressible, à déconsidérer le gouvernement et à immoler plus tard un habile diplomate destiné à être sacrifié à la bonne harmonie des deux nations dont l'alliance n'est pas toujours profitable à notre bonne foi.

Ces observations, je les ai naturellement faites au vice-

roi. Il me demanda si j'avais entendu parler de l'arrivée à Alexandrie d'un général turc venu de Constantinople et s'il avait transpiré quelque chose de sa mission, dans le public.

« Le bruit courait, ai-je répondu, qu'il venait demander de l'argent, des chevaux et des céréales. »

Lorsque nous arrivâmes à Alexandrie, le vice-roi fit appeler l'envoyé de Constantinople ; c'est un général nommé Réchid-Pacha. Il remit une lettre du ministre de la guerre du sultan, Riza-Pacha, qui réclamait de la générosité de Saïd-Pacha, à cause de l'urgence et de la gravité des circonstances, un subside extraordinaire en chevaux, en mulets et en céréales.

Deux jours après, le prince me prit à part et, d'un air très-satisfait, me raconta ceci : (J'ai soin de ne rien changer à ses paroles que je me suis empressé de noter.)

J'ai répondu à Riza-Pacha que si sa demande m'était parvenue par l'entremise de la Porte, dont j'ai peu à me louer en ce moment, j'aurais nettement refusé ; mais que voulant être agréable à celui des ministres qui s'était montré le plus franchement favorable à mon projet de canalisation de l'isthme de Suez et qui n'avait pas craint de le défendre dans le conseil contre une opposition si redoutée *par d'autres*, j'étais très-disposé à envoyer ce qu'il désirait ; que cependant chacun devant particulièrement s'occuper de ses intérêts, je me bornerais pour le moment à préparer l'envoi, qui serait effectué par le retour du bâtiment porteur de la sanction donnée par le sultan à mon projet du canal des deux mers.

Dans une seconde lettre adressée à Kiamil-Pacha, auquel je puis dire, sans me gêner, toute ma façon de penser, je tance très-vertement mon cher beau-frère, et je lui reproche ses terreurs au sujet des menaces de lord Stratford, dont il s'est rendu l'organe. Vous êtes, lui ai-je dit, comme un homme atteint de la fièvre ; je serais dispensé de vous répondre au milieu de votre

accès, car l'on n'administre de médicaments aux fiévreux que lorsque la crise est passée, mais comme mes explications seront nécessaires à *d'autres personnes*, sachez que je ne me jette pas plus dans les bras de la France que dans ceux de l'Angleterre. Il serait à désirer que *chez vous* l'on fît de même. Je suis Turc-Égyptien, mon projet a été conçu dans l'intérêt de l'Égypte, pour la gloire et le profit de l'empire, sans avoir eu à subir la pression d'aucune puissance étrangère. Il est tellement utile au commerce et aux relations du monde entier, que si nous ne le mettions pas aujourd'hui à exécution avec des conditions qui nous conviennent, il viendrait un jour où l'on nous l'imposerait avec des conditions qui ne nous conviendraient pas. Je n'ai rien à vous répondre au sujet de la menace des flottes anglaises, c'est un effet de votre fièvre. Quant à la question des bonnes grâces de mon souverain, auquel je ne fais que donner des preuves de mon dévouement, je n'y crois pas. Cependant, si j'étais abusé, je m'exposerais à son mécontentement, et comme je gouverne par *hérédité*, la question se résoudra par un pardon que je solliciterai et que j'obtiendrai. Pour terminer, j'ai fait entendre à Kiamil-Pacha que s'il continuait à agir et à écrire comme il l'a fait dans cette occasion, mes rapports avec lui cesseraient.

Le vice-roi a déployé dans cette correspondance une volonté, un esprit et une finesse dont je lui ai fait mon très-sincère compliment. Il a voulu dicter lui-même à son secrétaire, en présence de l'envoyé de Constantinople, sa réponse à Riza-Pacha. Cette circonstance prouvera à Stamboul que lorsque je parlais au nom du prince, je connaissais sa pensée et sa détermination. Il me paraît conserver une bonne rancune à Rechid-Pacha qu'il regarde, malgré sa réputation européenne, comme une nullité politique.

Vous ne pouvez pas vous imaginer, me disait-il, tout l'argent que, depuis sa première ambassade à Paris jusqu'à ces derniers temps, cet homme a mangé à mon père et à moi, ce qui ne l'a pas empêché de faire beaucoup de mal à mon père



et de chercher à m'en faire encore. Savez-vous, au reste, ce qui préoccupe surtout cet homme d'État dans ses relations avec moi? Il m'avait envoyé une jeune esclave dont il vantait la beauté, la distinction et l'éducation. Il est très-inquiet de savoir, d'une part, si j'en ai été satisfait, et de l'autre si ce cadeau n'a pas mécontenté la princesse. Elle est dans ma maison, mais je vous assure que je ne l'ai pas encore regardée.

Les lettres que je reçois de tous côtés me montrent avec quelles sympathies l'entreprise du canal de Suez est accueillie en Europe. Voici la copie de ce qu'écrit M. Guizot au comte d'Escayrac:

Je désire beaucoup que l'œuvre du canal s'accomplisse, je le désire pour le bien du monde civilisé et un peu aussi par amour-propre personnel. Ce sera la réalisation de l'un des desseins que j'avais, je ne veux pas dire rêvés, mais entrevus et un peu commencés. Le vice-roi actuel, en menant à bien cette grande entreprise se fera beaucoup d'honneur, élèvera beaucoup le rôle de l'Égypte et s'assurera lui-même un grand crédit en Europe. Je ne sais et personne ne sait ce que deviendra l'Orient musulman à la suite des efforts qu'on fait aujourd'hui, soit pour le maintenir, soit pour le transformer, mais dans tous les cas le grand canal de la Méditerranée à Suez transformera les relations de l'Europe et de l'Asie. C'est un résultat qui vaut la peine d'être poursuivi et qui peut être atteint à travers les orages et les ténèbres de la guerre.

XXXVIII

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Alexandrie, le 8 avril 1855.

M. Baude, dans un article de la *Revue des Deux-Mondes*, soutient le projet de tracé indirect de Talabot. Il établit péremptoirement que le delta et les atterrissements de la côte est d'Égypte sont uniquement dus au limon du Nil, qui encombrera l'entrée du canal sur la Méditerranée. C'est une erreur qui sera combattue par la publication de l'avant-projet de Linant-Bey et de Mougel-Bey. Les matières tenues en suspension par les eaux du fleuve ne fournissent pas 5 pour 100 aux atterrissements des côtes; ce sont les sables et les galets qui forment les 95 pour 100. Or, il est parfaitement connu que la plupart des ports n'existeraient pas, s'il n'était pas très-facile et très-habituel d'exécuter des travaux pour empêcher les apports de la mer. C'est ce que l'on fera à l'endroit qui sera jugé le plus convenable dans la baie de Péluse avec beaucoup moins de dépenses et plus d'avantages pour la navigation que par le tracé indirect, ayant 80 lieues de longueur, 18 ou 24 écluses et une profondeur insuffisante à cause de la traversée du Nil.

D'ailleurs, cette question et toutes les autres concernant l'exécution seront examinées et jugées plus tard par une commission dont je choisirai les membres parmi les plus célèbres ingénieurs de l'Europe.

En attendant, je t'envoie l'analyse de l'avant-projet des



:énieurs du vice-roi, que, dès mon arrivée à Paris, je
ı mettrai à la discussion publique en le faisant traduire
ımprimer dans plusieurs langues.

ANALYSE

De l'Avant-Projet de MM. Linant-Bey et Mougel-Bey

EN DATE DU CAIRE, LE 20 MARS 1855.

ɹ'isthme de Suez est une étroite langue de terre dont les
ıx points extrêmes sont Péluse et Suez. Elle forme dans un
ace de 30 à 40 lieues une dépression longitudinale, résultat
l'intersection des deux plaines, descendant par une pente
ensible, l'une de l'Égypte, l'autre des premières collines de
sie. La nature semble avoir tracé elle-même cette ligne de
nmunication entre les deux mers.

ɹ'état géologique du terrain donne à penser que dans les
ıps primitifs la mer couvrait la vallée de l'isthme. On y
ıve en effet de vastes bassins dont le principal, appelé
s amers, conserve les traces évidentes du séjour des eaux
la mer.

ɔe bassin et celui du lac Timsah offrent sans aucun doute
ɔlus puissant secours à l'établissement du canal. Les Lacs
ers lui fournissent d'abord un passage naturel tout creusé,
ın réservoir de 330 millions de mètres carrés de superficie
ır son alimentation.

ɹe lac Timsah, situé à égale distance de Suez et de Péluse,
ʼient, dans le tracé direct, le port intérieur du canal où les
ʼires pourront trouver tout ce qui sera nécessaire à leur ra-
ıillement, à leur réparation et, au besoin, au dépôt de leurs
rchandises.

.l paraît certain que depuis Suez jusqu'à Péluse on n'aura
ɜxcaver que dans des terres meubles qu'on enlèvera facile-
nt à la main jusqu'à la ligne d'eau, et avec des dragues
qu'au plafond du canal.

Quelques personnes craignent qu'un canal creusé à travers
ɜthme ne soit promptement envahi par les sables et ne de-
ɜnne dès lors d'un entretien si coûteux qu'il faudrait bientôt

l'abandonner après l'avoir fini. Cette erreur est victorieusemen réfutée par l'observation. Ce qui le prouve, c'est qu'en décembre et janvier derniers, nous avons reconnu les traces de tous les campements des ingénieurs qui avaient opéré en 1847; et s'il faut faire remonter l'expérience à plusieurs siècles, on retrouve encore aujourd'hui les berges de l'ancien canal des Pharaons et des califes.

Des pluies torrentielles ont bien pu, depuis douze cents ans, creuser des ravines à travers ces berges, en combler ou en entraîner une partie, mais nulle part elles ne sont enfouies sous les sables, et les vestiges de l'antiquité datant de plusieurs milliers d'années existent encore à la surface du sol.

Sur une seule partie de la ligne du canal, en approchant du lac Timsah, on rencontre des dunes mobiles changeant plutôt de forme que de place. Toutes les dunes qui se trouvent en chaînes de montagnes entre l'extrémité du lac et Péluse, sont depuis longtemps fixées naturellement par diverses plantes qui s'y sont développées sous l'influence de l'humidité et de la chaleur.

Il restait à résoudre la question plus ou moins controversée de l'entrée du canal tant sur la Méditerranée que sur la mer Rouge.

La construction en mer d'une double jetée jusqu'aux fond de 9 mètres, bordant un chenal d'une largeur et d'une profondeur suffisant au passage de toute navigation, peut-elle présenter des difficultés insurmontables pour l'établissement de l'entrée par Péluse?

Les rédacteurs de l'avant-projet répondent que la possibilit d'établir ces jetées n'est pas douteuse. Ils citent les exemples de la digue de Cherbourg qui a 3,768 mètres de long dans des profondeurs d'environ 15 mètres d'eau, de la jetée de Plymouth ayant 1,364 mètres de long à plus de 11 mètres de profondeur et enfin celle de la baie du Lion au cap de Bonne-Espérance qui a 8,000 mètres avec des profondeurs de plus de 16 mètres.

Dans toutes ces localités, les travaux ont rencontré, dans l force du courant et dans les profondeurs des eaux, des difficultés qu'on n'a point à craindre sur la côte de Péluse.

On avait prétendu que le rivage de Péluse était soumis au

alluvions du Nil, et que dans ces parages la mer était chargée d'un limon si épais, que les atterrissements formés par les dépôts devant l'entrée du canal rendraient bientôt impossible l'abordage des navires.

Les ingénieurs établissent que les matières terreuses tenues en suspension par les eaux du Nil n'entrent pour rien dans les atterrissements de la côte égyptienne formée seulement des apports de la mer. On en trouve la preuve dans ce fait que la plage de Péluse est uniquement composée de sable pur. Il est de plus reconnu que les ensablements maritimes ont depuis longtemps cessé d'augmenter sur la rive pélusiaque.

En effet, le temps a conservé les ruines de Péluse dont la position est bien déterminée. Strabon, qui vivait 50 ans avant J.-C., dit, dans son *Itinéraire*, que Péluse est située à vingt stades de la mer : or, vingt stades équivalent aux 1,600 toises mesurées par les ingénieurs de l'expédition française et aux 3,000 mètres que l'on mesure encore aujourd'hui.

Du côté de Suez, les ensablements ont également cessé de se faire remarquer d'une manière appréciable. En 1847, le plan de la rade a été levé et a donné les sondages indiqués sur le plan de l'expédition française de 1799. Ces deux résultats s'accordent également avec ceux qui sont fournis par le commodore Moresby dans sa belle carte de la mer Rouge.

Il suffira donc de ce côté de construire deux jetées pour former un chenal et de le conduire dans le golfe jusqu'à un tirant d'eau suffisant pour la navigation.

La rade de Suez est abritée de tous les vents, excepté de ceux du sud-est. L'avant-projet pare à cet inconvénient en proposant, à l'extrémité du chenal, une prolongation s'inclinant vers le sud de la jetée de l'est. Au surplus, dès à présent, tous les bâtiments qui viennent stationner dans la rade de Suez se maintiennent bien dans les mauvais temps, et la corvette-magasin de la Compagnie anglaise des Indes, qui y est ancrée depuis deux ans et demi, n'a jamais essuyé d'avaries.

Après avoir constaté la possibilité de la coupure de l'isthme pour la communication des deux mers, il était essentiel d'indiquer le moyen de mettre l'Égypte en rapport avec le canal maritime.

Vers le lac Timsah, vient aboutir, perpendiculairement à la dépression longitudinale de l'isthme, une autre vallée, non moins remarquable, celle appelée en arabe *Ouadée Toumilat*. C'est actuellement un désert inculte, mais ce désert fut autrefois la fertile terre de Gessen de la bible, que la munificence d'un Pharaon assigna aux Hébreux, sur les instances de son premier ministre Joseph, fils de Jacob. Cette vallée reçoit encore dans toute son étendue le trop-plein des canaux dérivés du Nil et semble ainsi former le tracé naturel d'un canal de communication partant du fleuve et allant se rattacher, dans la partie centrale de l'isthme, à la grande ligne de la navigation maritime.

L'avant-projet propose de creuser dans cette vallée un canal destiné à la fois à l'arrosage des terres et à la navigation intérieure ; il servira en même temps à porter l'eau douce aux travailleurs de l'isthme et à faire renaître dans cette contrée l'antique fécondité qui la faisait nommer par l'Écriture la *Terre des Pâturages*.

Deux branches secondaires partiraient du canal d'eau douce en amont du lac Timsah, l'une vers Suez, l'autre vers Péluse.

Les dépenses à faire pour la réalisation du projet sont estimées à 185 millions de francs.

La facile réunion d'un semblable capital réparti entre les plus riches et les plus puissantes nations du globe, ne peut être mise en doute, si ce capital doit trouver une rémunération suffisante.

C'est la dernière question qu'examinent les auteurs de l'avant-projet.

Il est incontestable que la rapidité et l'économie des moyens de transport exercent toujours sur le développement des transactions et du commerce une action des plus puissantes.

La circulation des chemins de fer a pourtant dépassé les calculs les plus hardis. Pour ne citer qu'un exemple, la Compagnie du chemin de fer d'Orléans vient de voter une somme de dix millions afin d'agrandir la gare de marchandise à Ivry qui reçoit aujourd'hui un transport annuel d'un million de tonnes.

Depuis quelques années, les progrès de la navigation à

vapeur, en rapprochant les distances, ont énormément multiplié les échanges entre l'extrême Orient et l'Europe.

L'ouverture de l'isthme à la grande navigation, sans obligation de rompre charge, l'économie qui en résultera, ne peuvent manquer de donner une immense impulsion à des relations commerciales qui grandissent déjà si rapidement.

Il est évident que la communication entre les deux mers amènera une révolution dans la navigation et dans le commerce.

Toutefois, pour convaincre les capitalistes, il ne faut point calculer sur le possible et sur l'invraisemblable, il faut compter sur le présent. Il faut même faire la part à toutes les éventualités. C'est ainsi qu'ont procédé les auteurs de l'avant-projet dans l'évaluation des revenus assurés à la Compagnie.

D'après les faits qu'ils constatent et les documents statistiques récents, c'est rester au-dessous de la vérité que d'évaluer en 1855 à cent millions de livres sterling (2 milliards et demi de francs), la totalité des échanges de l'Europe et de l'Amérique du Nord avec les contrées qui s'étendent au delà du cap de Bonne-Espérance et du cap Horn.

Selon toutes les probabilités, ce chiffre est dépassé à l'heure actuelle et la somme qu'il représente sera encore une estimation insuffisante après l'ouverture du canal maritime.

Voyons le revenu certain que cette évaluation garantit à la Compagnie :

Les deux milliards et demi de marchandises à transporter représentent, à une valeur moyenne et modérée de 600 fr. par tonne, 6 millions de tonneaux.

On pourra soutenir, sans exagération, que la presque totalité de ce fret, après un certain temps, prendra la route du canal maritime. Les calculs de l'avant-projet ne sont point fondés sur cette présomption, quelque sérieuse qu'elle soit. Ils supposent que la moitié seulement de ce mouvement maritime adoptera la direction de l'isthme et dès lors ils évaluent seulement à 3 millions de tonnes la capacité des navires sur lesquels portera le droit de passage.

Le droit serait établi à 10 francs par tonneau.

Ce chiffre est-il exagéré ? Sera-t-il facilement supporté par la navigation ?

Les auteurs de l'avant-projet prouvent que la totalité de l'économie résultant de l'abréviation du trajet et des effets qui s'y rattachent est de 16 francs par mille lieues et par tonneau.

Dans ces conditions, le tarif n'aurait donc rien que de légitime et de modéré.

MM. Linant-Bey et Mougel-Bey s'expriment, à ce sujet, en ces termes :

Nous avons une telle conviction que les évaluations précédentes seront rapidement dépassées, que nous proposons à l Compagnie d'insérer dans ses statuts une clause par laquell les tarifs seront abaissés aussitôt que le dividende aura dépas 20 pour 100, afin de faire participer le commerce du mond aux avantages de cette grande et utile entreprise.

XXXIX

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Alexandrie, 8 avril 1855.

Je vois que la presse s'occupe déjà de la question de neutralité du canal et demande si un pareil acte devra suivre ou précéder les dernières phases de l'entreprise.

Vouloir faire dépendre l'exécution de l'entreprise de la ratification de toutes les puissances à la déclaration de neutralité du souverain auteur de la concession, ce serait, comme je l'ai déjà dit au début, dans mes correspondances avec Arlès-Dufour, mettre la charrue avant les bœufs, et s'exposer gratuitement à voir l'exécution compromise et reculée peut-être de plus d'un siècle.

Lord Stratford me disait à Constantinople :

Monsieur de Lesseps, toutes vos explications sont fort bonnes, et certainement, si vous réussissez, la chose est assez grande et assez belle pour qu'elle vous fasse le plus grand honneur, mais elle ne sera réalisable que dans cent ans. *Le moment est inopportun.*

Je lui répondis :

Mylord, si l'affaire est inopportune pour vous qui ne la voulez pas, elle est opportune pour moi qui la veux, et puisque vous avouez vous-même qu'elle sera utile et qu'elle me fera honneur, pourquoi la renvoyer à cent ans? Comme à cette époque je ne pourrais pas la voir faite et que j'ai une foi complète dans la possibilité de sa prochaine exécution, je suis pressé d'en jouir. Vous-même, vous devriez être encore plus pressé que moi.

Se jeter pour commencer dans les bras de la diplomatie européenne, ce serait se fourrer dans un véritable guêpier. *Je sors d'en prendre*, et je ne suis pas tenté d'y retomber.

Mettez donc tout le monde politique d'accord, lorsqu'il y a des opposants de parti pris, qu'il existe un moyen quelconque de gagner du temps et qu'il reste une porte de sortie ! La diplomatie ne se décide que lorsqu'elle ne peut pas faire autrement.

Lorsque la réalisation du percement sera un fait accompli, lorsqu'il n'y aura aucune chance de paralyser l'entreprise avant, pendant, ou après l'exécution, l'intérêt général, sans beaucoup de protocoles, commandera la neutralité du passage.

XL

A M. BENEDETTI,
CHARGÉ D'AFFAIRES DE FRANCE, A CONSTANTINOPLE.

Alexandrie, le 14 avril 1855.

Mes correspondances de Constantinople me font connaître que lord Stratford, se contentant toujours de manifester son avis personnel très-prononcé, n'a cependant exprimé encore aucune opinion de la part de son gouvernement. On l'a interrogé à ce sujet; il n'a pas répondu. Alors la Porte ottomane a voulu s'adresser directement à Londres pour avoir la pensée du cabinet de Saint-James. Son ambassadeur, M. Mussurus, a eu, sur le projet du canal de Suez, un long entretien avec lord Clarendon. Le principal secrétaire d'État a renouvelé les arguments ordinaires de l'opposition sur les questions techniques et sur l'opportunité. M. Mussurus a fait valoir à son tour des considérations d'utilité générale; il a surtout insisté sur le caractère universel de l'entreprise. « S'il en est ainsi, aurait répondu en dernier lieu lord Clarendon, si la Société doit être européenne, si tous les capitaux y sont admis, l'Angleterre y aura sa place, et nous n'aurons peut-être plus aucune objection à faire. »

XLI

AU MÊME.

Alexandrie, le 14 avril 1855.

Le vice-roi a fait à l'avance ce que vous m'avez charg de lui conseiller. Il a dit très-clairement sa façon de pen ser par la voie officieuse qui lui avait été ouverte, e même temps qu'il a été déférent et respectueux dans s rapports officiels. Au milieu de tous les compliments do il a chargé le général Réchid-Pacha pour la Porte, il dit qu'il était, corps et âme, aux ordres et à la dispositi de son souverain, et que pour lui venir en aide *il vendra jusqu'à son tarbouche*.

Je n'ai pas l'intention de me presser. L'affaire ne se livrée *à tout le monde* que lorsqu'elle aura été mûreme élaborée.

Le principe admis par le vice-roi *est de faire profit tous les pays et le plus grand nombre de petits actionnaire de tous les avantages de la Société.*

L'Empereur, dans un mémoire qu'il a publié à Londre *en* 1846, sur le canal américain des deux océans, disait

La solidité d'une entreprise par actions n'est assurée q par les actionnaires sérieux qui font un placement de le capital, et non par les spéculateurs qui n'achètent que p revendre.

Nous chercherons à maintenir cette règle.

XLII

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(Suite du Journal.)

Alexandrie, le 21 avril 1855.

Vous me signalez les agitations et les prétentions de quelques financiers. Ce qui fait ma principale force contre eux, c'est ma position de chargé des pouvoirs exclusifs du vice-roi. En face de certains agissements, j'ai toujours, pour m'appuyer, le prince qui, en définitive, est le maître de la maison, tandis que s'il m'avait fait concessionnaire avant la formation de la Compagnie, il aurait pour ainsi dire abandonné ses droits, et j'aurais eu moins de force pour résister aux accaparements des gouvernements et des spéculateurs.

Lorsque j'ai eu l'idée de me faire donner des pouvoirs au lieu d'une concession, j'ignorais que la même pensée avait dirigé le prince Louis-Napoléon (aujourd'hui empereur des Français), à l'époque où il s'occupa d'une manière très-sérieuse du moyen d'exécuter le canal américain interocéanique.

En 1842, l'attention du prince, alors prisonnier à Ham. se porta sur le projet d'exécuter ce canal par le lac de Nicaragua. Plus tard, il reçut la visite d'un officier de la marine française qui partait pour l'Amérique centrale. Il le pria d'examiner sur les lieux mêmes ce qu'il pouvait y avoir de praticable dans le projet. Les observations de l'officier complétèrent les études du prince, qui publia à

Londres un mémoire des plus intéressants, tiré à un très-petit nombre d'exemplaires.

En 1846, le prince recevait à Ham une lettre de M. de Montenegro, ministre des affaires étrangères de l'État de Nicaragua, qui lui conférait officiellement *tous les pouvoirs nécessaires à l'effet d'organiser une Compagnie en Europe* et l'informait, en outre, que par une décision du 8 janvier 1846, le gouvernement de Nicaragua avait résolu de donner au grand ouvrage d'art destiné à ouvrir une nouvelle route au commerce du monde, le nom de *Canale Napoleone*.

Le gouvernement français ayant laissé sans réponse une lettre du prince, qui demandait à se rendre en Amérique pour accomplir la mission dont il avait été chargé, on sait comment il parvint à passer en Angleterre. On assure qu'il avait l'intention de partir de Londres et de se mettre à la tête de la grande entreprise qu'il avait conçue, lorsque survint la révolution de 1848 qui lui ouvrait les portes de la France.

Ceux qui, comme moi, n'ont pas applaudi à son avénement ni voté pour l'Empire, reconnaissent, en voyageant à l'étranger, à quelle hauteur il a replacé le nom de la France, et avouent que le bon sens et l'instinct du peuple avaient raison contre leurs répugnances.

J'ai entre les mains un exemplaire du mémoire du prince, écrit en langue anglaise, je vais vous en donner quelques extraits traduits :

L'Amérique centrale (on peut dans la question qui nous occupe, substituer à ces mots ceux de *la Turquie*), ne peut sortir de son état actuel de langueur qu'en suivant l'exemple des États-Unis, c'est-à-dire en commençant par emprunter à l'Europe des bras et des capitaux.

La prospérité de l'Amérique centrale (on peut dire aussi de la Turquie), se rattache aux intérêts de la civilisation en général, et le meilleur moyen de travailler au bien-être de l'humanité, c'est d'abattre les barrières qui séparent les hommes, les races et les nations. C'est la marche qui nous est indiquée par le christianisme et par les efforts des grands hommes, qui ont paru par intervalle sur la scène du monde. La religion chrétienne nous enseigne que nous sommes tous frères, et qu'aux yeux de Dieu l'esclave est égal au maître, de même l'Asiatique, l'Africain et l'Indien sont égaux à l'Européen. D'un autre côté, les grands hommes de la terre ont, par leurs guerres, mêlé ensemble les différentes races, et laissé derrière eux quelques uns de ces impérissables monuments, tels que l'aplanissement des montagnes, le percement des forêts, la canalisation des rivières, monuments qui, en facilitant les communications, tendent à rapprocher et à réunir les individus et les peuples. La guerre et le commerce ont civilisé le monde. Le commerce poursuit aujourd'hui ses conquêtes. Ouvrons-lui une nouvelle route. Rapprochons de l'Europe les peuplades de l'Océanie et de l'Australie. Faisons-les participer aux bienfaits du christianisme et de la civilisation.

Pour mener à bonne fin cette grande entreprise, nous faisons appel à tous les hommes religieux et intelligents, car elle est digne de leur zèle et de leurs sympathies. Nous invoquons l'appui de tous les hommes d'État, parce que toutes les nations sont intéressées à l'établissement de communications nouvelles et faciles entre les deux hémisphères, enfin nous nous adressons aux capitalistes, parce que tout en prenant part à une entreprise glorieuse, ils ont la certitude de recueillir de grands avantages pécuniaires.

Je vais décider dans quelques jours, avec le vice-roi, mon prochain retour en France.

XLIII

NOTE CONFIDENTIELLE A S. A. MOHAMMED-SAÏD

(Au camp de Maréa.)

Alexandrie, le 18 avril 1855.

Afin de diriger notre conduite dans l'affaire du canal je communique confidentiellement à Votre Altesse me informations particulières de Paris et de Constantinople.

Commençons par celles de Paris :

La première nouvelle du projet de Votre Altesse f donnée au ministre des affaires étrangères, M. Drouyn d Lhuys, le 13 décembre, par la dépêche télégraphique su vante de Marseille :

> Le vice-roi a concédé à M. de Lesseps le percement d l'isthme de Suez. Un canal sera construit entre les deux mer Appel sera fait aux capitalistes de toutes les nations, po l'exécution de ce grand travail.

M. Thouvenel, directeur politique du ministère, envoy avis de cette dépêche à mon frère, directeur commercial en ajoutant de sa main : « Voici une grande nouvelle, j m'empresse de vous la transmettre... »

Le lendemain, M. Drouyn de Lhuys reçut la visite d lord Cowley, ambassadeur d'Angleterre, qui arriva tou ému pour lui demander des explications sur ce qui s'étai passé en Égypte, afin de savoir s'il y avait eu accord préalable entre le gouvernement français et moi. M. Drouy de Lhuys déclara très-simplement la vérité, c'est à dir qu'il ignorait complétement ce que j'avais fait en Égypte

qu'il ne m'avait pas vu avant mon départ, et qu'il était de notoriété publique que depuis ma mission à Rome, je n'avais eu aucun rapport avec l'Empereur ni avec son gouvernement. Il ajouta avec dignité que si cependant le fait dont il venait d'avoir la première nouvelle se vérifiait, il en serait enchanté personnellement et qu'on le trouverait très-disposé à soutenir mon entreprise.

Lord Cowley s'adressa alors à l'Empereur, dont la réserve fut prise pour une disposition favorable aux vues du cabinet anglais. Un de mes amis s'en inquiéta et il m'écrivit :

L'Impératrice fait dire que, sur ses nouvelles instances, l'Empereur lui aurait répondu qu'elle se rassurât, en ajoutant ces mots : *L'affaire se fera.* Elle a voulu garder les lettres et documents et dit qu'elle tenait à tout lire et à bien se rendre compte de tout.

L'Empereur qui a travaillé ensuite avec M. Thouvenel, en l'absence de M. Drouyn de Lhuys, lui a parlé en termes favorables. Il a chargé M. Thouvenel d'écrire au comte Walewski, à Londres, pour qu'il exposât l'affaire au cabinet anglais et lui fit connaître tout l'intérêt qu'il lui portait, se réservant d'en parler à qui de droit pendant son prochain séjour en Angleterre où il doit aller avec l'Impératrice faire visite à la Reine.

De Constantinople on m'écrit :

M. Benedetti a eu connaissance de la correspondance de Kiamil-Pacha avec son beau-frère le vice-roi, et il est parvenu à se procurer les notes écrites de la main même du grand-vizir Réchid-Pacha et qui avaient servi à rédiger cette correspondance. Il a commencé par s'en expliquer directement avec Réchid-Pacha, l'accusant d'être l'inspirateur de la lettre dans laquelle le nom de l'Empereur se trouvait mêlé d'une façon inconvenante. Le grand-vizir s'est défendu comme il a pu,

c'est-à-dire très-mal, en mettant la démarche sur le compte de Kiamil-Pacha. Des instructions furent demandées à Paris ; le Sultan fut mis au courant, et à la suite de plusieurs réunions du conseil des ministres, Réchid-Pacha a été remplacé pour donner satisfaction aux justes susceptibilités du gouvernement français.

Il résulte de cette situation que nous serons quelque temps tranquilles du côté de Constantinople. Je puis donc rentrer en France pour faire ma propagande et agir conformément au programme que Votre Altesse veut bien accepter.

XLIV

RAPPORT A S. A. MOHAMMED SAÏD-PACHA, VICE-ROI D'ÉGYPTE.

J'ai eu l'honneur de soumettre à Votre Altesse le mémoire de ses ingénieurs MM. Linant-Bey et Mougel-Bey sur la canalisation de l'isthme de Suez.

Ce travail est destiné à servir d'avant-projet pour le percement de l'isthme. Il est accompagné d'une carte indiquant la configuration et la nature du sol. Il a mérité l'approbation de Votre Altesse, qui m'a invité à lui donner la plus grande publicité, afin d'appeler, sur une question qui intéresse le monde entier, l'attention, l'examen et les observations de tous les hommes compétents de l'Europe et de l'Amérique.

Votre Altesse a décidé d'envoyer immédiatement aux conseillers de S. M. I. le Sultan les explications qu'ils réclament pour ratifier le projet de la communication des deux mers. Je me rendrai, de mon côté, directement en Europe. Je m'empresserai de faire imprimer et de publier les documents officiels de l'affaire, ainsi que l'avant-projet de MM. Linant-Bey et Mougel-Bey. Des dispositions seront prises à l'effet de recueillir, dans un délai fixé, les opinions des hommes spéciaux qui voudront bien apporter à l'entreprise le concours de leurs lumières.

Pendant ce temps, vos ingénieurs prépareront les éléments de leur projet définitif.

Lorsque ce projet définitif sera achevé et lorsque les observations reçues de chaque pays auront pu former un corps de doctrine, il sera procédé à la nomination d'une commission d'ingénieurs connus par leurs travaux hydrauliques et choisis en Angleterre, en France, en Allemagne et en Hollande. Cette commission donnera son opinion sur le projet des ingénieurs de Votre Altesse, indiquera les modifications ou les changements qu'elle croira devoir adopter. Tous les moyens seront

mis à sa disposition pour visiter l'isthme de Suez, si elle juge nécessaire de voir les localités avant de prononcer.

Votre Altesse a voulu dès à présent circonscrire dans de certaines limites les études des tracés. Après avoir passé en revue les nombreux projets présentés au gouvernement ou au public depuis plus de cinquante ans, elle laisse toute liberté d'appliquer les moyens que la science reconnaîtra les meilleurs pour faire communiquer entre elles la mer Rouge et la Méditerranée par la coupure de *l'isthme de Suez*, sur tel ou tel point de l'isthme à l'est du cours du Nil; mais elle a déclaré qu'elle n'autoriserait pas la Compagnie du grand canal maritime de Suez à adopter un tracé qui aurait pour point de départ la côte de la Méditerranée à l'ouest de la branche de Damiette et qui traverserait le cours du Nil.

Ce sera seulement après l'adoption du tracé de communication des deux mers, et lorsque tous les avantages et toutes les obligations de ceux qui prendront part à l'entreprise seront bien déterminés, que les capitalistes et le public seront appelés à souscrire des actions, et que les représentants des intéressés décideront en dernier ressort sur toutes les questions se rattachant à l'administration, à l'exécution et à l'exploitation de l'entreprise.

Permettez-moi maintenant de signaler à Votre Altesse les travaux préparatoires auxquels auront à se livrer, dès à présent, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey ; avant de présenter leur projet définitif, ils devront:

1° Tracer sur le terrain la ligne du canal maritime dans ses détails avec tous ses angles, toutes ses courbes, et rapporter cette ligne ainsi tracée sur un plan ;

2° Faire le nivellement le long de cette ligne, qu'ils prolongeront dans les deux mers jusqu'à une profondeur de dix mètres d'eau ;

3° Lever des profils en travers, partout où la forme du terrain l'exigera ;

4° Procéder aux sondages le long de la ligne, et pousser ces sondages jusqu'à dix mètres au-dessous du niveau des basses mers de la Méditerranée ;

5° Recueillir des échantillons des diverses natures de terrains découvertes dans leurs opérations;

6° Fixer les prix élémentaires de la main-d'œuvre et de tous les matériaux qui seront employés dans la construction du canal.

7° Établir les bases positives qui serviront à évaluer la quantité d'ouvriers en tous genres, nécessaires à l'exécution des travaux.

J'aurai soin, de mon côté, de recueillir les documents statistiques les plus récents, qui permettront de fixer l'évaluation *minimum* des produits.

Lorsque le moment arrivera de commencer les travaux du canal maritime, on devra faire venir d'Europe un grand nombre de machines et une quantité considérable de matériaux : des bois, des fers, de la houille, etc., etc. La Compagnie du canal de Suez trouvera des avantages de sûreté, d'économie et de facilité de transport qui n'existent pas aujourd'hui, dans le chemin de fer continué jusqu'à Suez et dans l'établissement de la Société de remorquage, à laquelle se lie l'amélioration du canal Mahmoudiéh, ainsi que sa communication avec le port d'Alexandrie.

Les correspondances que j'ai reçues de l'Europe, témoignent de l'intérêt toujours croissant avec lequel le projet de l'ouverture de l'isthme est partout accueilli. Parmi les personnes qui m'ont spontanément offert leur concours, il en est qui ont mis à ma disposition des sommes considérables pour contribuer aux premières dépenses de l'entreprise. Ces offres s'élèvent déjà à plus de 15 millions de francs. Je n'ai pas pensé qu'il y eût lieu d'en profiter, mais j'ai inscrit ceux qui les ont faites, et Votre Altesse a trouvé juste de leur réserver un avantage de priorité à l'époque de la répartition des actions.

Votre Altesse a déjà arrêté une première liste de soixante membres fondateurs, remplissant les conditions voulues par l'article 11 du firman. Votre Altesse qui me laisse le soin de la compléter par l'adjonction des personnes qui m'auront aidé en Europe ou en Amérique dans la fondation de l'œuvre, a désiré que le nombre total ne s'élevât pas, autant que possible, au-delà de cent.

Votre Altesse a bien voulu approuver la nomination provisoire de M. Ruyssenaërs, consul général des Pays-Bas, en qualité d'agent supérieur de la Compagnie en Égypte. Il méritait à tous égards ce témoignage de confiance.

Tels sont les actes préliminaires qui ont paru à Votre Altesse devoir aider à la réussite de sa grande entreprise. Je vous prie, Monseigneur, de me faire connaître si j'ai bien compris vos intentions.

FERDINAND DE LESSEPS.

Camp de Maréa, 30 avril 1855.

A MON DÉVOUÉ AMI DE HAUTE NAISSANCE ET DE RANG ÉLEVÉ, M. FERDINAND DE LESSEPS.

J'ai pris connaissance du rapport que vous m'avez adressé le 30 avril, et j'ai approuvé ce document, qui devra vous tenir lieu d'instructions. J'ai apprécié le zèle que vous avez déployé dans cette affaire, l'intérêt tout amical que vous y avez pris, et j'en ai éprouvé une véritable satisfaction.

Le 3 Ramadan 1871.

O. Cachet du vice-roi.

Pour traduction conforme au texte turc :

Le secrétaire des commandements
de S. A. le vice-roi,

Signé : KŒNIG-BEY.

Alexandrie, le 19 mai 1855.

XLV

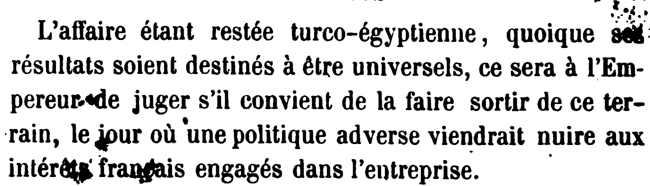
A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Alexandrie, le 6 mai 1855.

Nos correspondances de Paris et de Constantinople ont engagé le vice-roi à décider mon départ pour la France.

Saïd-Pacha va donc envoyer directement à la Porte, suivant la demande officielle qui lui en a été faite, les explications et les renseignements jugés nécessaires pour la ratification de son projet. Je te remets la copie de la note que j'ai adressée, il y a quelques jours, au prince, et qui reste confidentielle.

Le vice-roi m'a raconté que Kiamil-Pacha, dans une nouvelle lettre (écrite probablement à la princesse sa femme, qui réside à Alexandrie), avoue l'impulsion reçue de Réchid-Pacha, lequel, suivant sa propre expression, est *enfoncé jusqu'à la barbe dans les eaux de lord Stratford.* Il ajoute que si Saïd-Pacha peut compter sur l'amitié du grand-vizir pour d'autres affaires, *ses liens ne lui laissaient aucune liberté dans celle de Suez.* La connaissance de cette situation et les sentiments de délicatesse du prince qui ne lui permettaient pas de passer pour être l'instrument de la France dans le cas où notre gouvernement, se considérant comme offensé par le grand-vizir, exigerait son renversement, l'engagèrent à renoncer à mon retour à Constantinople. Je partageai son appréciation et je lui dis que, de mon côté, il ne me semblait pas à propos de me rendre à Stamboul afin de ne pas gêner la politique de mon pays, qui ne voudrait peut-être pas exercer son action sur une autre question que celle de la guerre de Crimée.



L'affaire étant restée turco-égyptienne, quoique ses résultats soient destinés à être universels, ce sera à l'Empereur de juger s'il convient de la faire sortir de ce terrain, le jour où une politique adverse viendrait nuire aux intérêts français engagés dans l'entreprise.

Si l'Angleterre n'est pas encore persuadée, la situation deviendrait délicate, et je comprends qu'il y a des nécessités diplomatiques passagères dont il serait imprudent de ne pas tenir grand compte.

Dans sa dépêche officielle, Réchid-Pacha prévenait le vice-roi que lord Stratford, dont il ne craignait pas de signaler ainsi l'intervention, trouvait que le canal de Suez pouvait avoir des inconvénients et était inutile, tandis que le chemin de fer était parfaitement suffisant, et qu'enfin l'ambassadeur d'Angleterre avait chargé l'agent et consul général de Sa Majesté Britannique de faire au vice-roi d'autres observations essentielles.

Saïd-Pacha, dans sa réponse, à laquelle sont joints le mémoire de ses ingénieurs, les cartes, plans, devis et autres documents, dit que le chemin de fer exigeant deux transbordements, ne pourra jamais, pour le commerce du monde, remplacer le canal; que l'Angleterre y trouvera son intérêt autant et plus encore que les autres nations, mais que si elle pensait différemment, il ne fallait pas que son opinion fût partagée par les conseillers et les serviteurs du Grand Seigneur qui, par leur seule qualité de bons musulmans, devaient tenir à assurer les communications de la Turquie avec les lieux saints de l'Arabie et à sauvegarder la vie de milliers de croyants, destinés chaque année à périr au milieu des fatigues d'un long et difficile pèlerinage.

Le vice-roi fait observer que M. Bruce, l'agent anglais, ne lui a rien dit.

XLVI

AU MÊME.

Alexandrie, le 12 mai 1855.

Le grand-vizir Réchid-Pacha a été renversé. Quel que soit le motif apparent donné à sa chute, il n'est tombé que par la découverte de ses intrigues contre la France dans la question du canal. Voilà, pour commencer notre navigation, un homme d'État à la mer ; il y en aura peut-être encore d'autres dans la suite.

Kiamil-Pacha écrit au vice-roi que la chute du grand-vizir a eu lieu par ce motif, et que lui-même, bien qu'il ait été épargné par considération pour son beau-frère, a cru devoir donner sa démission.

Dans le cas où il ne conviendrait pas à notre politique de profiter immédiatement de tous nos avantages pour presser, l'action du firman de ratification, j'ai voulu prémunir l'esprit du vice-roi contre l'impression que pouvait lui causer notre réserve. Je lui ai dit que l'on avait compris à Paris, comme moi-même, que la question ne devait être transportée ni à Paris ni à Londres, qu'elle devait rester jusqu'à nouvel ordre turco-égyptienne et qu'il n'y avait probablement pas lieu encore de changer notre intervention officieuse en intervention officielle. Il me paraissait essentiel, ai-je ajouté, de laisser au prince égyptien son droit de maître de maison, et à la Porte le mérite de sa ratification, et de ne pas engager l'action déclarée des deux gouvernements prépondérants dans les

affaires de l'Orient, gouvernements qui, dans cette ques tion de Suez, ne seraient pas tout à fait d'accord.

La persistance de l'opposition anglaise et l'opinion for mellement exprimée par lord Stratford, que le chemin d fer doit suffire à tout, ou pour mieux dire ne servir qu les intérêts britanniques, ont donné à réfléchir au vice roi. Il croit qu'il y aurait plus tard danger à céder, comm on le lui demande, à une Compagnie dont les Angla seraient en définitive les maîtres, le chemin de fer qu traverse le cœur de l'Égypte.

Il a pris la résolution de terminer toute la ligne de chemin de fer à ses frais, et, autant pour prévenir d démarches qui devaient être faites, que pour donner satis faction dans une juste mesure aux intérêts anglais, il annoncé son intention; il a passé un contrat avec u maison anglaise MM. Briggs et Ce, pour la fourniture d rails nécessaires à la construction de la voie ferrée, et u de ses ingénieurs, M. Mouchelet, est chargé de commen cer immédiatement les études ainsi que les terrassement sur la route du Caire à Suez.

Cette décision a une très-grande importance comm précédent à invoquer contre l'opposition anglaise à notr canal.

Lorsque je disais à Réchid-Pacha, pendant mon séjour à Constantinople, que l'ambassade anglaise, ayan dans le temps soutenu le droit du vice-roi de faire e Égypte un chemin de fer, sans même avoir besoin de l'au torisation de la Porte, aurait mauvaise grâce à empêche l'exécution du canal pour lequel nous nous soumettions la ratification du Sultan, il objecta que la dispositio prise par Abbas-Pacha, sur la demande du consul géné ral d'Angleterre, s'appliquait à un chemin de fer ent

Alexandrie et le Caire, et que ce chemin intérieur ne pouvait être comparé au canal des deux mers. Il ajoutait qu'il n'avait pas été question de prolonger la ligne jusqu'à Suez, ce qui seulement constituerait le cas de communication entre les deux mers.

XLVII

AU MÊME.

Alexandrie, le 19 mai 1855.

Avant de m'embarquer pour France, j'ai eu un entretien avec M. Bruce, agent et consul général d'Angleterre ; il a, le premier, abordé la question du canal de Suez ; il m'a dit que, depuis le mois de novembre dernier, il n'avait pas reçu un seul mot de son gouvernement sur cette question, ni même un accusé de réception des documents que je lui avais communiqués, et qu'il s'était empressé de transmettre à Londres. Il espérait, ajoutait-il, que mon voyage à Paris et celui que je comptais faire en Angleterre, contribueraient à amener, s'il en était besoin, une entente entre les deux gouvernements, surtout depuis que le vice-roi avait pris la détermination de continuer le chemin de fer jusqu'à Suez, et qu'à ses yeux une telle décision, accueillie avec empressement par la politique britannique, ôtait tout prétexte d'opposition au projet du canal. Notre conversation avait lieu en présence de lord Haddo, fils de lord Aberdeen. Je crains fort que M. Bruce, s'il est sincère, ce que je crois, ne soit pas longtemps le représentant du cabinet anglais en Égypte.

Je trouverai dans M. Walewski, notre nouveau ministre des affaires étrangères, un des plus chauds partisans du canal de Suez. J'ai une lettre qu'il m'avait écrite, il y a peu de temps, de son ambassade de Londres, dans laquelle il me promettait son meilleur appui pour une entreprise dont il avait lui-même, lors de sa mission en Égypte en 1840, entretenu Méhémet-Ali, et à laquelle il attachait le plus grand intérêt.

XLVIII

NOTE REMISE A L'EMPEREUR (EN PRÉVISION DES INSTRUCTIONS A DONNER A M. THOUVENEL, NOMMÉ AMBASSADEUR A CONSTANTINOPLE).

Paris, le 5 juin 1855.

Les deux gouvernements (anglais et français) s'étaient en quelque sorte promis de ne pas agir officiellement à Constantinople au sujet de l'isthme de Suez et de laisser la question se régler entre le Sultan et le vice-roi.

Il serait essentiel de la maintenir dans ces termes pour le moment, c'est-à-dire, afin de mieux préciser, que l'ambassadeur de France s'abstiendrait de peser officiellement sur la Porte en faveur de la ratification, et que l'ambassadeur anglais, de son côté, s'abstiendrait d'exiger de la Porte un engagement contraire à la ratification.

Si cet accord n'était pas gardé par lord Stratford, la situation de M. Thouvenel deviendrait libre.

XLIX

NOTE REMISE A M. LE COMTE WALEWSKI, MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Paris, le 7 juin 1855.

Je prie M. le comte Walewski de vouloir bien demander à S. M. l'Empereur ses ordres pour mon voyage à Londres, où je serai en mesure de me rendre immédiatement.

Je crois qu'il convient toujours de laisser à l'affaire de Suez son caractère privé et de ne pas s'exposer à la faire dépendre de la volonté d'un gouvernement qui ne serait pas favorable à l'entreprise.

S'il fallait répondre à des objections ou à des propositions qui seraient faites, serais-je autorisé à dire qu'on trouverait le gouvernement de l'Empereur disposé dès à présent, avec l'Angleterre, à déclarer qu'en aucun temps la navigation commerciale ne sera entravée par une puissance belligérante?

Afin de ne pas froisser les susceptibilités étrangères, il est essentiel de faire remarquer, lorsque l'occasion s'en présente, que la concession du canal de Suez n'a pas été donnée à un Français ni à une compagnie française : M. de Lesseps, comme ami du vice-roi d'Egypte, a reçu ses pouvoirs exclusifs pour former une compagnie universelle, à laquelle *seule* la concession de l'entreprise sera donnée.

L

NOTE POUR L'EMPEREUR.

Paris, le 9 juin 1855.

Dans l'audience que Sa Majesté a bien voulu m'accorder à mon retour d'Égypte, elle m'a recommandé de me rendre prochainement en Angleterre et d'établir des rapports avec le *Times*.

J'ai l'honneur d'informer Sa Majesté que je suis prêt à partir pour Londres, et que M. O'Meagher, correspondant du *Times* à Paris, avec lequel j'ai eu d'excellentes relations, au milieu des révolutions de Barcelone et lorsque j'étais ministre à Madrid, s'est chargé d'envoyer à son directeur la note ci-jointe, comme étant sa propre appréciation dans l'affaire de Suez.

Correspondance envoyée au Times *par* M. O'Meagher.

Paris, le 10 juin 1855.

Le vice-roi d'Égypte fit communiquer, en novembre dernier, aux consuls généraux résidant auprès de lui, un firman en vertu duquel il chargeait M. Ferd. de Lesseps d'organiser une compagnie universelle à laquelle serait accordée la concession du percement de l'isthme de Suez.

Ainsi, la concession n'a pas été donnée, comme on l'a dit à tort, à un Français ou à une compagnie française, mais à une réunion d'actionnaires de tous les pays qui sera formée par les soins du vice-roi, de son représentant et de son négociateur.

M. de Lesseps s'empressa, dès le principe, de donner ces explications à M. Bruce, agent et consul général de S. M. Bri-

« Les grandes Indes ne sont pas la seule possession britannique dont le passage par Suez abrégera la route. L'Australie n'en profitera pas moins, et il serait d'autant plus nécessaire de fortifier la défense de cette contrée qu'elle deviendra, si le percement de l'isthme américain s'effectue, plus accessible aux navires de guerre des États-Unis.

« Il est permis de conclure de ces observations que l'ouverture de l'isthme de Suez risquerait peu d'affaiblir la puissance militaire des Iles Britanniques. Pour qu'elle compromît leur puissance commerciale, il faudrait qu'une abréviation de trois mille lieues dans la distance qui les sépare des Indes, réduisît la multiplicité des échanges entre elles et que ceux qui produisent et qui vendent les denrées de l'extrême Orient perdissent à ce que la consommation en doublât en Europe.

« Si l'Angleterre gagne à l'ouverture de l'isthme un accroissement de puissance militaire et commerciale, l'esprit de calcul triomphera bientôt chez elle d'une opposition peu réfléchie. Elle ne sacrifiera point l'élévation absolue dont la base s'élargit avec le développement de ce qui l'entoure, à l'élévation relative qui se contente de l'abaissement des autres, et elle ne donnera plus à qui que ce soit le droit de lui prêter vis-à-vis de tous les peuples riverains de la Méditerranée le langage tenu ailleurs sur la Grèce et sur l'Orient. Elle laisse une pareille politique à sa place. Sachant que sa force réside dans sa puissance d'expansion et sa capacité d'échanges, elle recherche dans la prospérité de ses voisins, l'élargissement des bases de la sienne, et c'est pour cela qu'elle vivifie de son concours tant d'entreprises qui font la fortune du continent. Elle n'en aura jamais accordé de plus fructueux pour elle qu'aux travaux de l'isthme de Suez. Son intérêt nous répond d'elle, et quand elle l'aura dégagé de quelques apparences trompeuses, nous n'aurons plus à nous défendre de son opposition. »

On a dit aussi que, dans le cas où l'on ferait venir un nombre considérable d'ouvriers européens dans l'isthme de Suez, il serait à craindre que, si ces ouvriers appartenaient presque exclusivement à une seule nation, la politique d'une autre nation n'en éprouvât une fâcheuse influence. Cette objection, qui d'ailleurs pourrait être combattue, dans le cas où le tra-

vail devrait être exécuté par des ouvriers européens, tombe d'elle-même du moment où l'on sait que la compagnie du canal de Suez aura le plus grand intérêt à employer seulement des Égyptiens comme ouvriers journaliers. Le fellah d'Égypte est pour ainsi dire né terrassier. C'est lui seul qui a exécuté, sous la direction d'ingénieurs et de conducteurs habiles et expérimentés, tous les grands travaux entrepris jusqu'à ce jour. Aucun peuple ne peut fournir plus facilement ni à meilleur marché des armées disciplinées de travailleurs actifs, robustes, sobres et intelligents pour les travaux de canalisation ou de constructions hydrauliques.

LI

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

Paris, le 14 juin 1855.

Mes deux précédentes lettres vous ont fait connaître les diverses phases de la question du canal, depuis le jour de mon arrivée à Paris. M. Thouvenel a eu hier son audience de congé de l'Empereur et a reçu de lui ses dernières instructions. Sa Majesté a sorti d'un tiroir de son bureau la propre note dont je vous ai envoyé une copie. Il a engagé l'ambassadeur à s'y conformer, en faisant toutefois connaître dès à présent à la Porte et au Sultan son désir que la ratification fût directement envoyée au vice-roi d'Égypte, et en l'autorisant à exprimer son mécontentement, dans le cas où des démarches contraires de lord Stratford seraient prises en considération.

Je suis invité à passer aujourd'hui la soirée aux Tuileries. J'aurai donc l'occasion de revoir l'Empereur et l'Impératrice et de prendre leurs directions pour mon voyage à Londres. M. Damas-Hinard, le secrétaire des commandements, qui a dîné hier à la maison avec les chefs du ministère des affaires étrangères, mes anciens collègues, m'a dit que je serai en mesure de partir pour Londres à la fin de la semaine.

Vous voyez que nos affaires ne pouvaient pas mieux marcher. Des incidents heureux, des relations qui se forment ou qui se renouvellent au moment voulu, me montrent de plus en plus que l'entreprise du canal des

ux mers est providentiellement dirigée et qu'elle ne it manquer de réussir.

M. Barthelémy Saint-Hilaire commence à m'apporter collaboration.

Je vous communique un billet qui m'a été adressé par baron James de Rothschild, auquel j'ai été dans le cas rendre quelques services pendant mon ambassade à lrid. Nous avons eu la conférence qu'il m'avait proée. Il m'a demandé quels étaient mes projets pour l'orisation financière. Je lui ai dit franchement que je ne lais prendre actuellement d'engagement avec personne, l'affaire s'étudiait et se négociait, que je voulais la senter seulement lorsqu'elle serait dégagée de toutes incertitudes d'exécution qui pouvaient encore exister yeux du public, mais que du moment où les cirstances me le permettraient, il serait une des prerès personnes dont je réclamerais l'utile et honorable cours. Le baron de Rothschild m'a parfaitement rouvé, a dit que je prenais une très-bonne position, n a félicité et m'a offert tous ses services. Ayant appris j'allais me rendre en Angleterre, il m'a envoyé, pour maison de Londres, la lettre que je vous transmets uellement, parce que je la regarde, vu la perspicacité prince de la finance, comme un des meilleurs sympies. Voici cette lettre :

ous avons l'avantage d'introduire auprès de vous M. Ferd. Lesseps, ministre plénipotentiaire, qui arrive d'Égypte où 'est beaucoup occupé, vous le savez, du percement de hme de Suez.

ous ne doutons pas que vous n'ayez grand plaisir à voir le Lesseps qui se propose de vous entretenir à ce sujet. s ne pouvons, pour notre part, que vous le recommander

vivement et vous prier de donner l'attention la plus sérieuse à ses intéressantes communications dont vous comprendrez comme moi l'importance.

D'un autre côté, M. Thiers m'a annoncé, ce matin, que lord Ashburton, frère des grands banquiers Baring, de Londres, qui est, dans ce moment, à Paris, a écrit à sa famille ainsi qu'à ses amis dans le sens le plus favorable au canal de Suez et que je trouverai parmi eux le meilleur accueil.

Dites à Son Altesse qu'une des choses qui ont produit l'effet le plus satisfaisant sur l'esprit de l'Empereur et des nos hommes d'État, a été sa résolution de faire terminer à ses frais, comme avance de l'intérêt qu'il prendra dans l'entreprise, toutes les études de sondages, de nivellements, etc., etc. Il convient donc que les ordres, qu'il a bien voulu me permettre de donner à ce sujet, soient exécutés.

J'ai mis Khalil-Bey, dont la correspondance va directement au vice-roi, au courant des principaux résultats de mes démarches.

LII

CIRCULAIRE A MM. LES MEMBRES FONDATEURS, EN ÉGYPTE.

Paris, le 18 juin 1855.

L'exécution du projet de percement de l'isthme de Suez ne paraît plus devoir être mise en doute aujourd'hui. Il est donc à propos de constituer régulièrement, dans un intérêt commun, la réunion des membres fondateurs désignés en vertu des termes du firman de S. A. Mohammed-Saïd, en date du 30 novembre 1854, de mon rapport au prince du 30 avril 1855 et de son ordre du 3 ramadan 1271, me faisant connaître que ledit rapport me tiendra lieu d'instruction.

J'ai l'honneur de vous informer que vous avez été désigné comme membre fondateur de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, et qu'à ce titre vous aurez à verser, d'ici au 1er septembre prochain, entre les mains de M. S.-W. Ruyssenaers à Alexandrie, soit la somme de 5,000 francs, soit celle de 2,500 francs, suivant l'attribution d'une part entière ou d'une demi-part de membre fondateur.

Ce versement, destiné à subvenir aux dépenses préparatoires dont il vous sera rendu compte ultérieurement, est effectué par chacun de nous, dans le seul intérêt de la réussite de l'entreprise à laquelle nous vouons tous nos efforts ; il n'engage notre responsabilité ni entre nous, ni vis-à-vis d'aucun tiers et il permettra, avec les avances importantes si généreusement faites par Son Altesse, de

conduire sûrement l'opération à maturité et de c
moment le plus favorable pour la mise en ac
l'affaire.

En échange de votre versement, vous recev
tard, en cas de réussite et lors de la formation
la Compagnie, un nombre d'actions corresponda
débours.

LIII

A M. ARLÈS-DUFOUR, A PARIS.

Paris, 18 juin 1855.

ıis aujourd'hui votre lettre datée du 16.
avez que dès l'origine de mes rapports avec vous ıestion du canal de Suez, je vous ai déclaré que .gnie universelle, dont la formation m'était conle vice-roi d'Égypte, ne devrait pas plus à la ı'études de 1847 qu'à tous les autres auteurs de collectifs ou isolés qui en grand nombre s'étaient depuis cinquante ans, de l'étude de l'isthme de

e étais-je de retour à Paris que vous avez chargé e de me faire une communication. Vous avez eu ance de la réponse que je lui ai faite et qui est ıçue :

Paris, 1er juin 1855.

ıis votre lettre d'hier, accompagnant un billet de Dufour.
s-Dufour s'est mépris sur la nature du concours que lamé de lui ; j'ai dû être surpris de voir que malgré ɔn de mes premières lettres il ait cru devoir ne pas ıpte de l'abstention recommandée, non plus que de ion formelle sur la Société d'études de 1847 à laquelle ırs été et voulu rester étranger.
eur se manifeste dans le billet que vous avez bien communiquer, et où il est parlé pour la première ɔciation entre nous. Je n'ai d'association avec per-

[illegible], puisque je ne suis que le représentant ou le négociateur du vice-roi, chargé de ses pouvoirs exclusifs pour former la Compagnie universelle à laquelle est accordée la concession du [illegible]gement.

Tout naturellement [illegible] que j'aurai le plaisir de voir M. [illegible]. On peut continuer à être l'ami de quelqu'un sans partager son opinion sur tel ou tel sujet.

Ce que je viens de vous rappeler, me dispense de répondre en détail à votre lettre du 16.

Je me bornerai à repousser formellement toute idée que j'aie pu chercher d'une manière quelconque à détacher de vous aucun de vos anciens associés de la Société d'études.

J'accepterai, au nom du vice-roi d'Égypte, la coopération de tous les hommes honorables qui voudront bien m'apporter spontanément et librement le concours de leur intelligence. Libre moi-même de tout lien et de tout précédent, je ne crois pas le moment encore venu de prendre d'engagement avec personne. J'ai seulement offert à MM. de Bruck et de Negrelli, de la part du prince que je représente, d'être membres fondateurs de la future Compagnie universelle, comme je vous l'avais offert à vous-même. En agissant ainsi, j'étais guidé par un simple esprit de justice, et je n'avais nullement la prétention de vouloir intervenir dans *votre affaire*.

Quant à moi, je ne regarde pas l'affaire actuelle du canal de Suez comme *la mienne ;* c'est celle du vice-roi d'Égypte d'abord ; ce sera ensuite celle de tout le monde.

LIV

PROJET DE RÉPONSE A UNE NOTE ANGLAISE, REMISE A M. LE COMTE WALEWSKI, MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, SUR SA DEMANDE.

Paris, 19 juin 1855.

Lord Clarendon, dans une dépêche à lord Cowley, communiquée au gouvernement français, fait connaître que le gouvernement de Sa Majesté Britannique voit des inconvénients à laisser la question du canal de l'isthme de Suez se décider entre le Sultan et le vice-roi d'Egypte, parce qu'alors les agents et les partisans des deux pays alliés, usant de leur influence à Constantinople et à Alexandrie, pourraient, par des menées et des intrigues, renouveler une lutte d'antagonisme et de rivalité qui a heureusement disparu de la politique des deux gouvernements.

La question se trouvant dans le cas d'être examinée, lord Clarendon présente les objections suivantes :

Première objection.

Le canal de Suez est physiquement impossible, et s'il pouvait être exécuté, ce serait au prix de telles dépenses qu'il n'en ressortirait aucun profit comme spéculation commerciale, ce qui prouve qu'il ne pourrait être entrepris que pour des motifs politiques.

Réponse.

Si le canal de Suez est matériellement impossible, ceux qui craindraient de voir leurs intérêts affectés par son exécution, n'auraient pas à s'en préoccuper.

[illegible] n'était possible qu'au moyen de dépenses qui [illegible] seraient pas en rapport avec les profits à recueillir. Il serait également inexécutable, car le vice-roi d'Egyp[illegible] abandonne complétement la charge de sa constructio[illegible], sans même garantir aucun intérêt, à une réunion de cap[illegible] talistes libres de toutes les nations, sans exclusion po[illegible] personne, sans avantage particulier pour aucun pays [illegible] sans réclamer l'intervention ou l'assistance des gouve[illegible] nements étrangers. Dans cette condition, il est évide[illegible] que les particuliers auxquels il ne sera pas démont[illegible] qu'ils auront un intérêt matériel à apporter leur argent [illegible] [illegible] ne l'apporteront pas.

Les ingénieurs du Pacha d'Égypte, qui ont d'aille[illegible] [illegible] le résultat de leurs travaux à l'agent [illegible] [illegible] général de Sa Majesté Britannique en Égypte, ét[illegible] [illegible] dans un mémoire destiné à être prochaineme[illegible] [illegible] que le canal projeté à travers l'isthme de Sue[illegible], [illegible] dans le bassin du lac Timsa[illegible], [illegible] dans les deux mers au moyen de jetées pr[illegible] [illegible] jusqu'à la profondeur voulue pour l'entrée faci[illegible] [illegible] les travaux ne dureraient que si[illegible] [illegible] seulement 200 millions de fr., la moitié d[illegible] [illegible] le rail-way de Paris à Lyon.

Le Pacha d'Égypte a déclaré à son fondé de pouvoirs que le projet de ses ingénieurs serait soumis au jugement d'ingénieurs européens, choisis en France, en Hollande, en Allemagne, et que ce serait leur décision scientifique qui servirait de base à l'organisation de la Compagnie [illegible] à laquelle l'entreprise du canal sera con[illegible].

Les deux gouvernements de France et d'Angleterre [illegible] point à s'occuper de la question scientifique

des moyens d'exécution, ni de la question matérielle de l'exécution.

Ce qui vient d'être exposé démontre que le projet du canal, tel qu'il a été conçu et produit spontanément par le Pacha d'Égypte, exclut toute idée de mobile politique, soit de sa part, soit de celle d'aucun gouvernement européen.

La canalisation de l'isthme de Suez a toujours passé pour être avantageuse aux intérêts commerciaux et maritimes de toutes les nations en général, de la Grande-Bretagne en particulier. Elle a obtenu en dernier lieu les sympathies du gouvernement de l'Empereur, qui sont assurées à toute entreprise destinée à augmenter le bien-être des peuples et à favoriser les rapports internationaux.

C'est d'après ce principe que l'agent français à Alexandrie, a tout récemment soutenu et appuyé le projet de rail-way de la Méditerranée à la mer Rouge, à travers l'Égypte, exclusivement désiré autrefois par la politique anglaise et qui avait été regardé, à tort sans doute, comme devant uniquement servir les intérêts britanniques.

La vieille politique d'antagonisme et de jalousie nationale a été loyalement écartée par le gouvernement de l'Empereur et par ses agents qui, fidèles à leurs instructions, n'ont pratiqué nulle part ce système de menées et d'intrigues que semble signaler ou redouter la dépêche de lord Clarendon à lord Cowley. Ce qui vient de se passer à l'occasion du rail-way du Caire à Suez en est la preuve, et il y a lieu d'espérer que, dans toute circonstance où il s'agira d'un progrès à conseiller ou d'une mesure d'utilité générale à laisser librement s'accomplir, les agents français, désireux de ne pas donner prétexte à une accusation d'antagonisme, ne se trouveront plus dans la pé-

[illegible] une opposition [illegible]

[illegible]

[illegible] considérablement [illegible] certainement [illegible] Égypte [illegible]

[illegible]

[illegible] importance [illegible] territoriale. [illegible] concessions orientales. [illegible] jamais [illegible]

[illegible] importance [illegible]

que le chemin de fer suffirait à tous les besoins et il craindrait que les ressources absorbées par le canal ne fissent retarder indéfiniment l'achèvement du rail-way. Si les deux entreprises étaient livrées en même temps à l'industrie privée, il serait en effet à craindre que le canal, où passera la navigation commerciale du monde entier, ne fût préféré au rail-way dont les profits sont fort douteux et dont la première section a été fort onéreuse au trésor égyptien, sans lui donner un revenu en rapport avec la dépense. Mais heureusement, le Pacha d'Égypte s'est décidé à continuer, à ses frais, le chemin de fer du Caire à Suez ; il a déjà commandé les rails à une maison anglaise, les études se terminent et les travaux de terrassement sont commencés. Ce résultat a été accepté avec empressement par l'agent britannique en Égypte ; l'agent français en a, de son côté, félicité le vice-roi, et, jusqu'à présent, personne n'a encore fait l'observation que l'on n'avait pas songé à demander à la Porte l'autorisation que l'on a eu soin de solliciter pour le projet du canal.

Ainsi, la crainte de voir l'achèvement du rail-way retardé par l'exécution du canal n'a aucun fondement.

Troisième objection.

La troisième objection au projet du canal c'est que le gouvernement de Sa Majesté Britannique ne peut pas dissimuler qu'il est fondé sur une politique d'antagonisme de la part de la France, dans la question de l'Égypte, antagonisme qu'il avait cru et espéré être remplacé par cet heureux changement survenu en dernier lieu dans les relations mutuelles des deux pays.

Lorsque les partisans de chaque gouvernement croyaient qu'ils ne pouvaient pas mieux servir les intérêts de leur propre gouvernement qu'en blessant et en contrariant les intérêts de

l'autre, il était naturel que les partisans de la politique française eussent considéré comme étant un objet d'une grande importance de détacher l'Égypte de la Turquie pour interrompre la voie de communication la plus facile entre l'Angleterre et les Indes. C'est dans ce but et avec cet esprit que des fortifications d'une grande étendue, conçues dans le département de la guerre à Paris, furent dirigées par des ingénieurs français sur la côte méditerranéenne d'Égypte pour défendre ce pays en cas d'attaque de toute force navale venant de Turquie. Ce fut aussi dans ce but que le grand barrage fut construit sur le Nil, lequel, sous prétexte d'irrigation, ce qui est parfaitement inutile, fournit les moyens d'inondation pour défendre militairement une partie du Delta et a aussi le but de servir de rempart pour la basse Égypte contre toute force venant du sud.

Ce fut aussi dans ce but et dans cet esprit que le projet d canal fut mis en avant. Son effet serait d'interposer entre Syrie et l'Égypte la barrière physique d'un canal vaste et pr fond défendu par des ouvrages militaires, et la barrière po tique d'une langue de terre s'étendant de la mer Rouge à Méditerranée, concédée à une Compagnie d'étrangers et occ pée par elle. Des questions de la nature la plus embarrassa e et la plus dangereuse pourront s'élever entre les gouver ments de ces étrangers et la Porte sous l'influence de circon stances qu'il est facile de prévoir et qu'il n'est pas nécessaire de décrire avec plus de détails.

Mais la politique de la France dans ce moment, et le gou vernement de Sa Majesté espère qu'elle continuera longtemps ainsi, consiste à entretenir des relations amicales et une union intime avec l'Angleterre, ainsi qu'à protéger et à maintenir l'intégrité de l'empire turc.

La politique du canal a survécu à la politique d'où il dérive et elle doit céder devant la nouvelle et meilleure politique qui guide à présent les deux gouvernements. Les difficultés matérielles du canal proposé sont trop bien connues pour demander des explications détaillées. La mer, aux deux extrémités de la Méditerranée, et à Suez, est si basse, sur une étendue de trois milles de la côte, que pour faire un canal d'une profondeur suffisante pour les bâtiments et pour tenir ce canal libre ainsi

que pour faire des ports à chaque extrémité, à l'effet de recevoir des bâtiments en attendant leur entrée dans le canal, ces difficultés demanderaient d'énormes sacrifices.

Creuser un canal, d'une mer à l'autre, assez large et assez profond pour permettre le passage des bâtiments, serait aussi un ouvrage fort coûteux, et, comme ce canal recevrait constamment et rejetterait des sables, une dépense considérable serait nécessaire pour balayer le canal.

Pour ces raisons, on doit douter qu'une dépense, quelque grande qu'elle soit, puisse faire obtenir un canal destiné à être constamment ouvert et accessible de chaque côté, mais il semble presque certain qu'un tel canal, si l'on réussissait à le faire, ne serait jamais une opération commerciale productive.

Réponse.

Si le gouvernement de l'Empereur pouvait penser que le projet actuel du canal, dont la conception lui a d'ailleurs été étrangère, fût fondé sur une politique d'antagonisme, il le repousserait dès aujourd'hui; mais il n'en est pas ainsi. Il se félicite avec le gouvernement de Sa Majesté Britannique de l'heureux changement survenu dans les relations mutuelles des deux pays, il pratique sincèrement et sans aucune arrière-pensée la nouvelle politique, et rien ne lui semblerait plus propre à entretenir et à fortifier les anciens sentiments de défiance et de jalousie qu'une opposition non justifiée à une entreprise d'un intérêt universel.

Ces sentiments de défiance ont disparu de la politique des deux gouvernements, et la franchise de leurs explications permettra sans doute de ne pas se laisser égarer par des préoccupations appartenant à une autre époque et d'examiner avec impartialité la question qui leur est soumise aujourd'hui.

Nous croyons que l'opinion générale, en Angleterre, n'est pas d'accord avec cette idée que la voie la plus courte pour se rendre dans les Indes ne doit être employée que pour les voyageurs et les correspondances.

Nous citerons une opinion qui a été publiée en 1852, en Angleterre, et accueillie avec faveur par la presse britannique.

Un auteur plus récent que M. Lepère et que M. Maclarens, a traité la question du percement de l'isthme de Suez, c'est le capitaine James Wetch, du corps royal du génie. Cet officier déclare péremptoirement que l'argent et le travail de l'Angleterre devraient seuls exécuter la coupure de l'isthme, parce que cette mesure deviendra bientôt impérieusement nécessaire au maintien de notre empire des Indes. Toutes les nations trouveraient en même temps un immense avantage dans la création d'une route nouvelle ouverte à la navigation. On a même sérieusement allégué cet avantage évident offert aux États européens plus rapprochés que nous de l'Afrique, comme un argument propre à détourner l'Angleterre d'une entreprise dont le résultat serait problématique. Nous retrouvons ici l'une des vieilles arguties de cette théorie usée, misérable tissu d'erreurs, qui prétendait enseigner qu'un peuple n'est riche et florissant qu'autant que ses voisins sont indigents et malheureux. Sans doute, les contrées de l'Europe les plus voisines de l'Orient retireront de l'ouverture de l'isthme de Suez un bénéfice considérable; mais notre égoïsme doit y trouver un motif de satisfaction, car il ne peut ignorer que le développement du commerce, quels que soient les moyens employés, finit toujours par procurer la meilleure part des profits aux capitaux les plus intelligents et les plus nombreux. Quant à nous, telle est notre croyance. L'Angleterre et plus d'une autre nation, à son exemple, nous semblent appelées à de grands travaux qui jetteront dans l'ombre les faits les plus éclatants de l'histoire. Parmi ces œuvres de l'avenir, nous apparaît au premier rang l'ouverture des isthmes de Panama et de Suez, qui multipliant et [illegible] en nombre les moyens par lesquels les peuples de tous les

climats, de toutes les races et de toutes les croyances sont unis à la Grande-Bretagne, rattachera pour jamais la prospérité générale des nations au bonheur de notre patrie, leur sûreté à sa puissance, leur indépendance à sa liberté.

M. Ferd. de Lesseps, qui se rend à Londres, pourra, s'il est nécessaire, mettre M. de Persigny en mesure de donner les renseignements les plus satisfaisants au sujet des observations contenues dans la dépêche de lord Cowley, à la suite des trois principales objections auxquelles il vient d'être répondu.

Ces renseignements permettent d'établir :

1° Que le projet du canal n'est pas la conséquence d'un système d'antagonisme et de rivalité contre l'Angleterre ;

2° Que les fortifications du littoral d'Alexandrie, dont les plans ne sont pas d'ailleurs sortis du ministère de la guerre à Paris, n'ont point pour but de garantir l'Égypte d'une agression de la Turquie ;

3° Que le barrage n'a pas été construit comme moyen de défense et qu'il ne peut servir que comme moyen d'irrigation ;

4° Que la Turquie, loin de s'inquiéter du projet du canal, reconnaît au contraire qu'il est destiné à augmenter sa puissance et sa prospérité en rapprochant Constantinople de 4,300 lieues de l'extrême Orient et en facilitant les communications avec les lieux saints de l'Arabie, source de l'autorité du Sultan sur les musulmans;

5° Que la colonisation des Européens n'est pas à craindre en Égypte, où les hommes de la race nilotique peuvent seuls exister à l'état de travailleurs, et où la race turque elle-même, ne pouvant s'y reproduire, est sans cesse,

depuis des siècles, obligée de se maintenir par des recrues nouvelles;

6° Que les ensablements ne seront à redouter ni dans le canal ni aux deux extrémités;

Et 7° enfin, que le principe de l'universalité de l'entreprise admis et recommandé par les instructions écrites du vice-roi, présentera à l'Angleterre ainsi qu'aux autres nations toutes les garanties désirables.

Quant à ce qui concerne les liens de vassalité du vice-roi d'Égypte à l'égard du Sultan, le gouvernement de l'Empereur est d'accord avec celui de S. M. Britannique pour les maintenir tels qu'ils sont établis par les traités. Le prince qui gouverne actuellement l'Égypte ne cesse d'ailleurs de donner à son souverain des témoignages de sa fidélité. L'Égypte est la province de l'empire qui, dans les circonstances actuelles, fournit les plus grands secours en argent et en contingents militaires. Le chiffre des soldats envoyés d'Alexandrie à Constantinople depuis le commencement de la guerre s'élève déjà à 42,000 hommes. Toute la marine égyptienne est dans la mer Noire, et l'on sait que Silistrie et Eupatoria ont été principalement défendues par des régiments égyptiens.

LV

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Londres, 25 juin 1855.

Je suis en mesure de te donner un premier aperçu du commencement de mes démarches et de leurs résultats. J'ai d'abord eu deux très-longues conférences avec le principal directeur du *Times* : il considère que l'Angleterre n'a aucune objection sérieuse à présenter contre le projet du canal; que celles alléguées jusqu'ici n'ont pas de valeur et que l'article envoyé de Paris par M. O'Meagher, dont la publication a eu lieu dans le *Times* du 13, ayant présenté l'état de la question sous un point de vue favorable et très-clair, nous nous entendrions pour choisir le moment où il conviendrait de revenir sur l'affaire. En attendant, l'on me promet, et c'était l'essentiel, de ne pas s'engager contre le projet, et, comme plusieurs lettres d'un correspondant anglais d'Alexandrie, dans un sens contraire au projet, avaient été envoyées à la direction du journal, on va écrire à ce correspondant en l'engageant à examiner la question sans parti pris et à bien s'informer si l'on croit réellement en Égypte que le projet soit exécutable.

D'un autre côté, M. Reeve, l'un des secrétaires du conseil privé de la Reine, qui exerce une grande influence sur le *Times*, où il écrit souvent sans toutefois l'avouer, a été fort explicite. Je lui avais été particulièrement recommandé par Barthélemy Saint-Hilaire, son ami intime, dans lequel il a la plus grande confiance. Il m'a déclaré

que je pouvais être certain de ne pas rencontrer en général d'opposition de parti pris.

Il serait honteux, disait-il, que l'Angleterre pût avoir intérêt à repousser un projet qui serait utile à tout le monde. Nous en profiterions au contraire plus que personne. Il s'agit seulement de montrer au public que la chose est faisable, que les capitaux de l'Angleterre aussi bien que ceux des autres nations seront admis à y concourir librement et qu'il n'y aura de privilèges pour aucune nation en particulier.

D'après les conseils de Mme la comtesse de Tankerville, amie de lady Palmerston, je me suis présenté un matin, avec une lettre d'introduction de Paris, chez lord Palmerston, qui m'a immédiatement reçu. Quant à lui, j'ai cru voir d'abord qu'il avait un parti pris sur lequel il ne reviendra pas. J'ai franchement abordé la question, le priant, s'il en avait le temps, de la discuter avec moi, sans me donner les raisons qu'il présente au public et sans me dissimuler aucune de ses objections.

Il m'a alors répété, mot à mot, toutes les observations contenues dans la dépêche de lord Clarendon à lord Cowley, sans en omettre une seule. Il était évident qu'il les avait dictées lui-même, ou que tout au moins elles avaient été rédigées sous son inspiration. Le sujet m'était connu; je n'ai pas eu beaucoup de peine à répondre avec plus de détails que je n'avais eu le temps de le faire dans la note remise le jour de mon départ. Je ne puis pas avoir la prétention, dans une première conversation, quelque longue qu'elle ait été, d'avoir modifié ou ébranlé les convictions d'un homme du caractère de lord Palmerston, mais j'ai constaté avec satisfaction que mes arguments étaient restés sans réplique; que, malgré sa facilité d'élocution et la lucidité de son esprit, il n'avait rien de sérieux à me



répondre. Il avait évidemment en réserve d'autres objections qui n'avaient pas été produites.

Je n'hésite pas, me dit-il d'un air de bonhomie, à vous signaler mes appréhensions ; elles consistent d'abord dans la crainte de voir les relations commerciales et maritimes de la Grande-Bretagne bouleversées par l'ouverture d'une voie nouvelle qui, en donnant passage à la navigation de tous les pays, nous fera perdre les avantages que nous possédons actuellement. Je vous avouerai aussi que je redoute l'incertitude de l'avenir à l'égard de la France, avenir que tout homme d'État doit calculer dans ses plus fâcheuses éventualités, bien que notre confiance soit complète dans la sincérité et dans la loyauté des dispositions de l'Empereur, mais, après lui, les dispositions peuvent changer.

J'ai alors demandé à lord Palmerston d'examiner à loisir toutes les questions se rattachant au côté politique de l'affaire, dans la conviction qu'il résulterait d'un examen impartial et dégagé de préventions et de défiances :

1° Que l'Angleterre aurait intérêt plus qu'aucune autre nation à voir la route commerciale des Indes abrégée pour elle de trois mille lieues ;

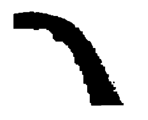
2° Que si, par impossible, et pour le malheur du monde, les relations de la France et de l'Angleterre venaient jamais à se troubler, il serait facile de démontrer que l'ouverture de l'isthme de Suez ne serait pas une cause d'affaiblissement pour la Grande-Bretagne, maîtresse de tous les passages importants et de toutes les étapes maritimes depuis la métropole jusqu'à l'Inde. Il fallait aussi considérer que depuis l'emploi de la vapeur, les conditions d'une guerre entre les deux pays étaient changées et que les Français, peuple peu voyageur, n'iraient pas chercher à attaquer l'Angleterre aux Indes

lorsqu'elle était à deux heures de ses côtes. J'ai enfin ajouté que si, plus tard, l'exécution du canal était jugée possible par la science des ingénieurs, et si des capitaux libres de toutes les nations croyaient trouver un profit matériel à s'y engager en dehors de toute influence politique, les gouvernements de France et d'Angleterre étaient dans des relations assez intimes pour convenir de telles mesures qui garantiraient leurs intérêts réciproques; que je n'avais d'ailleurs aucune mission pour m'exprimer à ce sujet et que mon seul but, en venant à Londres, comme chargé des pouvoirs du Pacha d'Égypte, avait été de me rendre compte de l'opinion publique sur la question de l'isthme de Suez et de chercher à donner de bonne foi tous les éclaircissements et les renseignements désirables, tant sur la possibilité ou les avantages de l'entreprise que sur le principe universel de satisfaction de tous les intérêts qui doit y présider.

Cette première conversation n'a été naturellement qu'une entrée en matière. Elle a été très-déférente de ma part, très-courtoise de la part de lord Palmerston qui y a consacré plus de temps que je ne pouvais l'espérer.

Peu d'heures après ma sortie de chez lui, lady Palmerston m'a envoyé une invitation à passer la soirée chez elle le lendemain.

Je ne t'ai pas encore parlé de M. de Persigny; il m'a, dès le premier jour de mon arrivée, fort cordialement accueilli; nous avions parlé en termes généraux de l'affaire, le jour même, et il m'avait retenu à dîner à l'ambassade où il réunissait plusieurs membres du corps diplomatique. Ni au dîner, ni pendant la soirée, il ne fut question de Suez que comme approbation unanime donnée au projet; j'ai toujours eu soin de ne pas prendre l'initiative du sujet et



chaque fois qu'on m'a fait une demande, j'ai répondu avec réserve. Je terminai la soirée dans le cabinet de M. de Persigny, avec M. Baudin le premier secrétaire, et M. Herbet le consul général.

L'ambassadeur continua à se montrer on ne peut mieux disposé.

Je me rendis chez lui hier matin pour lui rendre compte de mon entretien avec lord Palmerston et de ma conversation avec d'autres personnes. Il me parla d'une dépêche reçue du ministre, me dit que les objections présentées par le gouvernement anglais n'étaient pas les vraies objections, qu'il était par conséquent inutile et imprudent d'*épiloguer* à leur sujet, qu'il connaissait les raisons véritables et qu'il venait de faire connaître sa manière de voir à M. Walewski dans une lettre dont il me lut un passage, et dans laquelle il demandait de nouvelles instructions avant de remettre à lord Clarendon la copie de la note qui lui avait été envoyée. Il disait que, suivant lui, il fallait user de beaucoup de ménagements dans cette grosse question envers le gouvernement anglais et il citait même mon opinion comme étant d'accord avec la sienne. Je lui répondis que nous étions d'accord sur les ménagements à observer, mais qu'une réponse à la communication de lord Clarendon était toujours nécessaire. Il répliqua qu'à Paris on ne paraissait pas penser de même puisqu'on le chargeait de faire des communications compromettantes. « Du reste, vous devez en savoir quelque chose, puisque c'est vous qui avez rédigé la dépêche. » Je lui dis que depuis mon retour d'Égypte, j'avais naturellement remis au ministre des notes et des renseignements écrits sur une question que j'avais spécialement étudiée, qu'il y avait même des éclaircissements que j'étais seul en me-

sure de donner et que je ne pouvais pas savoir ce qui lui avait été écrit de Paris depuis mon départ. « La dépêche, répliqua-t-il, n'est rien auprès de ce que m'écrit particulièrement M. Walewski. » Comme il me lisait un paragraphe très-sensé et très-digne du billet du ministre, je me permis de lui faire observer que je n'y voyais rien qui ne fût en complète harmonie avec son propre désir de ménager les hommes d'État de l'Angleterre, qu'il me semblait difficile de ne pas réfuter des objections même futiles, que si l'on en présentait de plus sérieuses, on serait sans doute en mesure d'y répondre de même, et qu'en le faisant avec la modération qui était dans son caractère, on ne pouvait que lui savoir gré de la franchise de ses explications.

Nous nous sommes quittés dans de bons termes. Je lui ai donné l'assurance qu'il ne rencontrerait chez moi aucun obstacle à sa mission de cordiale entente avec la cour de Saint-James, mais le désir sincère de lui venir en aide au lieu de l'embarrasser. Il se félicita de mes dispositions et de l'accord qui existait entre nous.

Je le rencontrai, le même soir, chez lord Palmerston, et il put voir que le premier ministre n'avait pas conservé à mon égard une mauvaise impression de notre conférence.

Hier, j'ai dîné chez M. James Wilson, secrétaire du Trésor, économiste distingué, qui s'est mis à ma disposition ainsi que M. Edouard Ellice, l'ami de M. Thiers, un des membres les plus influents du parlement.

M. Ellice m'a présenté déjà à plusieurs de ses collègues de la chambre des communes. Il doit réunir à dîner avec moi, le 2 juillet, plusieurs personnages politiques ou financiers qui pourront m'être utiles. Son bel hôtel est à deux portes

de mon logement. Je dîne le soir chez lui en famille et je suis invité à aller chaque matin, à neuf heures, prendre dans son cabinet le premier *breakfast*. J'ai eu un entretien intéressant avec M. Pannizzi, bibliothécaire du Musée britannique, au sujet d'une publication que je prépare en anglais et dont on s'accorde à reconnaître l'utilité.

LVI

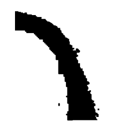
A M. LE BARON DE BRUCK, MINISTRE DES FINANCES, A VIENNE.

Londres, 28 juin 1855.

D'après les instructions qui m'ont été données par le Pacha d'Égypte, il n'y a pas lieu de s'occuper de la formation de la Compagnie universelle d'exécution. Lorsque nous en serons là, je m'en remettrai à votre direction pour tout ce qui concerne la coopération de l'Autriche, c'est-à-dire la part qu'il conviendra de lui faire dans les capitaux à admettre et le concours des personnes qui auront à donner leur appui ou à exercer leur action.

Mon voyage à Vienne sera un peu retardé par la prolongation de mon séjour à Londres, où il est nécessaire de combattre des difficultés et des objections tenant à une fausse appréciation de l'affaire. Je ne dois pas vous cacher que les rapports et les discours d'un membre de la Société d'études de 1847, M. Robert Stephenson, et le dernier article de la *Revue des Deux-Mondes* en faveur d'un tracé indirect au moyen d'un pont-canal établi sur les deux branches du Nil et alimenté par l'eau du fleuve, n'ont pas peu contribué à répandre ici dans l'opinion publique des erreurs fâcheuses, et à faire croire aux uns que le percement de l'isthme est impossible, à d'autres que le canal ne pourrait être exécuté que par des moyens gigantesques, et au prix de dépenses hors de proportion avec les produits présumés.

Comme j'ignore si M. Arlès-Dufour vous a fait connaître



quelle a toujours été l'opinion du vice-roi sur sa proposition de faire de la Société d'études de 1847 la base de la Société universelle, à laquelle seule le firman du 30 novembre dernier concède le canal des deux mers, je crois devoir vous transmettre l'extrait d'une lettre que j'avais adressée dès le 10 juillet à M. Arlès. Sa persistance à agir ou à laisser agir ses amis, comme si sa proposition avait été admise, à déclarer ou à publier comme seul exécutable le tracé indirect d'Alexandrie à Suez, dont ne voulait pas le vice-roi, ont constitué un état de choses qui, malgré toute ma modération, a amené une cessation de relations. Vous savez qu'il n'y aura pas dans notre entreprise ce que les financiers appellent *un apport*, pas plus pour moi que pour d'autres.

M. Arlès ayant prétendu que j'avais cherché à vous détacher d'une association avec lui, personne, mieux que vous, ne pourra apprécier la valeur de cette allégation. Vous vous rappellerez ce que je vous ai dit à Constantinople au sujet de l'intervention des amis de M. Arlès.

Veuillez, si vous le jugez à propos, communiquer ce que je vous écris à M. le chevalier de Negrelli, en lui renouvelant ma promesse de lui envoyer le plus tôt possible l'avant projet et les plans de MM. Linant Bey et Mougel Bey.

Le vice-roi désire que le projet définitif soit confié à une commission d'ingénieurs connus par leurs travaux hydrauliques et choisis en France, en Angleterre, en Autriche, en Prusse, en Hollande, en Italie et en Espagne. Je vous serai obligé de vous entendre avec M. de Negrelli pour désigner, lorsque le moment arrivera, l'ingénieur autrichien que vous considérerez comme le plus propre à remplir la mission dont il s'agit.

[illegible] à faire tous les frais des études, [illegible] des ingénieurs [illegible] nous nous occuperons de [illegible] de la Compagnie [illegible]

LVII

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Londres, 30 juin 1855.

J'ai vu avant-hier lord Clarendon, le ministre du Foreign-Office, qui, certainement, n'a pas de parti pris comme lord Palmerston. Je vais te raconter, aussi exactement que possible, sous forme de dialogue, notre conversation politique, qui a été très-franche et très-nette, à la suite d'une conversation particulière où nous avions, l'un et l'autre, rappelé nos souvenirs d'Espagne et parlé de plusieurs de nos amis communs.

F. L. — Chargé par le vice-roi d'Égypte de préparer l'organisation d'une compagnie universelle pour le percement de l'isthme de Suez, j'ai voulu, avant tout, me rendre compte de l'état de l'opinion publique en Angleterre sur cette question, et donner à tous ceux qui voudraient être éclairés des renseignements ou des explications de nature à démontrer : 1° que l'affaire n'a été engagée par aucun gouvernement ni au profit exclusif d'aucune nation; 2° que l'entreprise est exécutable sous le point de vue matériel, c'est-à-dire que les dépenses présumées seront en rapport avec les bénéfices recueillis; 3° qu'il ne s'agit pas de solliciter l'intervention du gouvernement britannique ni de faire pour le moment un appel aux capitalistes; 4° que la science des ingénieurs européens sera appelée à se prononcer en dernier ressort sur la possibilité de l'exécution et sur l'importance des dépenses de l'entreprise; 5° qu'enfin l'entreprise étant reconnue exécutable, des capitalistes, petits ou grands, s'y engageront librement s'ils croient avoir intérêt à le faire, sans aucune pensée politique; 6° que le vice-roi d'Egypte ayant terminé le chemin de fer d'Alexandrie au Caire, aux frais du trésor égyptien, et faisant achever dans ce

moment la dernière section du Caire à Suez, a voulu donner une complète satisfaction à l'Angleterre. Il a, en effet, assuré l'exécution d'une entreprise que les agents britanniques n'avaient cessé de lui recommander, d'accord en cela avec les agents français; et 7° que le canal de Suez étant livré spontanément par lui à l'industrie privée, il n'avait pas à craindre d'y voir compromettre les ressources du pays dont le gouvernement lui était confié, et qu'il n'avait eu d'autre but que de servir les intérêts de l'Égypte et de son souverain.

Ce que je vous demande maintenant, monsieur le comte, c'est d'examiner la question, sans parti pris à l'avance, sans préventions, dans la conviction où je suis qu'un esprit aussi éclairé que le vôtre ne pourra pas admettre qu'un événement profitable aux intérêts moraux et matériels du monde entier nuira à la puissance ou aux relations commerciales de l'Angleterre.

Lord C. — Je ne vous cacherai pas que la tradition de notre gouvernement a été contraire, jusqu'à présent, à la canalisation de l'isthme de Suez. Moi-même, depuis que je m'occupe de cette question, j'ai dû y conformer mon opinion, et j'avoue qu'elle n'est pas favorable.

Il s'établit alors entre nous une discussion sur les objections de la note à lord Cowley.

F. L. — D'après ce qui vient d'être exposé de part et d'autre, il me paraît que l'opinion que vous auriez pu vous former, avant de connaître la face nouvelle de l'affaire, pourra être modifiée, ou que, du moins, si vous admettez l'examen, il faudra qu'elle s'appuie sur des motifs et sur des arguments supérieurs aux vôtres. On comprend qu'à une époque où les deux gouvernements de France et d'Angleterre avaient cru devoir donner l'ordre à leurs agents, l'un de s'opposer au chemin de fer, l'autre au canal, chacun d'eux conservât son opinion, quelque peu raisonnée qu'elle fût. C'était un parti pris. Mais les choses ont bien changé depuis plusieurs années. L'intimité et la sincérité de l'alliance des deux pays ne permettent plus cette situation d'antagonisme, surtout pour des questions de progrès et d'in-

térêt général qui, en définitive, profitent à tout le monde. Aussi les agents français, bien loin de contrarier les agents anglais, les ont appuyés dans l'affaire du chemin de fer égyptien, comme vous devez le savoir. L'Angleterre seule conservera-t-elle un reste du système d'antagonisme, loyalement et complétement abandonné par la France ? Les sentiments des membres du cabinet anglais sont trop connus pour que nous n'ayons pas confiance dans leur jugement ; aussi, je vous le répète, tout ce que je réclame de vous, c'est un examen impartial de l'affaire.

Lord C. — Je vous remercie de me parler aussi franchement ; ce que vous me dites mérite d'être pris en considération. Vous pouvez compter que je ferai ce que vous désirez, en étudiant la question, en l'éxaminant froidement, en dehors de toute prévention.

Lord Clarendon m'a ensuite parlé de Constantinople, de lord Stratford se plaignant de Benedetti. Je lui ai répondu que si lord Stratford se plaignait de Benedetti, c'était le loup qui se plaignait de l'agneau. Comme il me disait que l'ambassadeur anglais n'avait pas agi du tout, dans le commencement, contre le projet du canal, je lui racontai que Reschid-Pacha m'avait lui-même expliqué son embarras, parce qu'il était placé entre les démarches actives de lord Stratford et l'attitude passive du chargé d'affaires de France.

Au reste, a répliqué lord Clarendon, je puis vous dire que lord Stratford s'est beaucoup loué, dans sa correspondance, des bons rapports personnels qu'il avait eus avec vous.

Pour en revenir aux rapports actuels du cabinet anglais et du cabinet français, je dois vous assurer que mes collègues et moi nous nous considérons comme les membres d'un même gouvernement. Notre confiance dans l'Empereur et dans le comte Walewski, dont la loyauté a tant contribué à resserrer ici les liens des deux pays, est complète et sans aucune arrière-pensée.

Je constate avec plaisir que ce qu'a dit lord Clarendon est l'expression d'une opinion unanime dans le pays, en haut comme en bas.

La seule crainte que l'on ait généralement, dans la société, c'est que le désir sincère de l'alliance ne soit pas généralement partagé par l'opinion française. Les gens du monde qui reviennent de France et qui ont parcouru les salons de Paris accréditent cette crainte.

Voilà le vrai motif des défiances pour l'avenir que l'on retrouve encore à notre endroit parmi les hommes politiques anglais. Je leur dis qu'ils se trompent, que l'alliance des deux pays est nationale aussi bien en France qu'en Angleterre, que les vieux partis n'y trouvent pas d'écho, et que des hésitations ou des doutes produits dans la politique anglaise par suite de sa défiance de l'avenir n'amèneront d'autre résultat que de donner des armes aux adversaires de l'alliance et de finir peut-être par la *dénationaliser*.

LVIII

A S. M. L'EMPEREUR, A PARIS.

Londres, 4 juillet 1855.

L'intérêt que Votre Majesté a daigné témoigner à la grande entreprise de l'ouverture de l'isthme de Suez, m'a semblé autoriser le compte rendu que j'ai l'honneur de lui adresser sur le résultat de mes premières démarches à Londres.

Les ministres de la Reine se sont montrés disposés à examiner mûrement la question. Ils ont tenu à déclarer que leurs objections étaient formulées de bonne foi et sans aucun sentiment de défiance envers le gouvernement de Votre Majesté.

Une note ci-jointe rapporte fidèlement mes entretiens à ce sujet avec lord Palmerston et lord Clarendon.

Les rédacteurs du *Times* et des autres journaux m'ont assuré de leurs bonnes dispositions.

J'ai rencontré des sympathies, des promesses d'appui et même un concours actif auprès d'un grand nombre d'hommes influents dans la politique, les sciences, l'industrie, le commerce.

Je citerai parmi eux lord Holland, cet ancien et loyal ami de la France; le duc de Northumberland; le fils du duc Sommerset; sir Edward Ellice et sir Richard Gardner, membres du parlement; M. Rendel, le premier ingénieur hydraulique de l'Angleterre; M. Charles Manby, secrétaire de l'Institut des ingénieurs civils; M. Reeve, secrétraire au conseil privé de la reine; M. James Wilson,

secrétaire du Trésor; M. Morris, directeur du *Times*; M. [illegible], l'un des directeurs de la Compagnie des Indes; M. James [illegible], capitaine au corps royal du génie, secrétaire de l'amirauté et auteur d'un mémoire sur les avantages du canal de Suez au point de vue britannique; M. Panizzi, bibliothécaire du Museum; M. Thomas Hankey, gouverneur de la Banque; M. Powles, secrétaire de la Compagnie des Docks; MM. Anderson, Willcox et de Zulueta, directeurs et fondateurs de la Compagnie Péninsulaire orientale de navigation à vapeur; sir William Gore Ouseley, ministre plénipotentiaire de Sa Majesté Britannique; M. Thomas Wilson, auteur du projet de canal du Danube à la mer Noire; les chefs des ambassades et légations étrangères.

Aucun des hommes éclairés que j'ai entretenus de la question n'a voulu admettre qu'un événement qui serait profitable aux intérêts du monde entier pût nuire à la puissance ou aux relations commerciales de l'Angleterre. Ils éloignent toute idée d'une opinion préconçue contre le projet, ils affirment au contraire que, s'il est exécutable, leur pays n'aura qu'à y gagner, et ils regretteraient que l'on pût penser en France que ce qui ferait le bien des autres nations ne dût pas faire également le bien de l'Angleterre.

J'ai enfin acquis la conviction que l'entreprise du canal de Suez, loin d'apporter le moindre trouble dans les relations de l'Angleterre avec la France, contribuera au contraire, par de franches et loyales explications, à démontrer, aux yeux du public des deux pays, la sincérité de l'alliance.

La faveur avec laquelle la question a été accueillie par l'opinion, les publications qui se préparent, l'in-

fluence des intérêts du commerce et de la navigation, le désir de donner un gage de confiance à Votre Majesté, ne peuvent manquer d'entrainer ceux des membres du cabinet anglais dont l'opposition aurait pu, il y a peu de temps encore, justifier l'idée d'une résistance énergique qu'il ne semble plus permis de redouter aujourd'hui.

LIX

LA QUESTION DE L'ISTHME DE SUEZ, SOUMISE A L'OPINION PUBLIQUE ANGLAISE.

Londres, juillet 1855.

Aperire terram gentibus.

Au mois d'octobre 1854, je partis de l'Europe pour l'Égypte, où le nouveau vice-roi, Mohammed-Saïd, qui, depuis vingt années, m'honorait de son amitié, avait bien voulu m'inviter à lui rendre visite. Je n'avais aucune mission de mon gouvernement et ce fut dans un voyage fait avec le prince, d'Alexandrie au Caire, à travers le désert Lybique, qu'il fut question, entre nous, pour la première fois, du percement de l'isthme de Suez. Il me demanda un mémoire à ce sujet et ayant approuvé mon idée, il communiqua aux consuls généraux des puissances étrangères un firman destiné à recevoir la sanction du Sultan, et qui avait pour objet de concéder l'entreprise du canal des deux mers à une Compagnie formée, sans privilége pour personne, de capitalistes de toutes les nations.

Deux ingénieurs qui ont exécuté de grands travaux hydrauliques en Égypte, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, furent désignés par le vice-roi pour m'accompagner dans l'exploration de l'isthme de Suez et pour compléter, par un nouvel examen du terrain, les études qu'ils avaient déjà faites.

Cette exploration eut lieu en décembre et en janvier derniers; après en avoir rendu compte à Son Altesse, je remis de sa part à ses ingénieurs des instructions pour faciliter la rédaction de leur mémoire.

MM. Linant-Bey et Mougel-Bey présentèrent, au mois de mars, un avant-projet qui éclaira parfaitement le vice-roi sur la possibilité d'exécuter la grande entreprise due à son initiative. Ils établissaient, par des considérations et des calculs que chacun pourra vérifier, qu'un canal maritime direct de Suez à Péluse, large de cent mètres, profond de huit mètres, avec un port intérieur dans le bassin naturel du lac Timsah, s'avançant dans les deux mers au moyen de jetées prolongées jusqu'à la profondeur voulue pour l'entrée facile des bâtiments, coûterait 160 millions de francs, c'est-à-dire la moitié de ce qu'a coûté le rail-way Great Northern, de Londres à York, ou bien celui de Paris à Lyon.

Dans un voyage que je fis à Constantinople, je constatai que le Sultan et ses conseillers étaient favorables au projet, et je rapportai au vice-roi une lettre du grand-vizir dans laquelle l'ouverture de l'isthme de Suez par un canal maritime était, en propres termes, considérée comme une œuvre *des plus utiles et des plus intéressantes*. Son Altesse s'empressa de transmettre au divan les documents, les cartes et les plans propres à faire apprécier la question matérielle de l'exécution et qui étaient attendus pour motiver la sanction souveraine.

Je fus alors chargé de retourner en Europe pour appeler l'attention publique sur la question et pour préparer les moyens d'organiser l'entreprise d'après le principe d'universalité et de satisfaction de tous les intérêts qui, dès le début, lui avait été imprimé.

Le prince Mohammed-Saïd a déclaré dans ses instructions que le travail de ses ingénieurs sera soumis au jugement d'ingénieurs choisis dans les principaux pays d'Europe et que leur décision scientifique servira de base

à l'organisation de la Compagnie universelle à laquelle l'entreprise du canal sera concédée.

Jusque-là, il ne sera fait aucun appel de fonds à des actionnaires, et lorsque les capitalistes de tous les pays seront admis à participer à l'opération commune, en proportion de l'importance commerciale de leur pays, ils n'apporteront leur concours que lorsqu'il leur sera démontré qu'ils y trouveront un intérêt certain.

Comme l'Angleterre est évidemment plus qu'aucune autre puissance intéressée à la canalisation de l'isthme de Suez, mon premier soin a été de venir à Londres pour me rendre compte de l'état de l'opinion publique de l'Angleterre sur la question et pour donner à tous ceux qui désireraient être informés, les renseignements propres à leur faire apprécier les circonstances morales et matérielles de l'entreprise...

Que l'on consulte la Compagnie des Indes, les négociants de l'Australie, de Singapore, de Madras, de Calcutta, de Bombay, le commerce de la Cité, les armateurs de Londres et de Liverpool, les manufacturiers de Manchester, les propriétaires de mines de fer, les fabricants de machines, la Compagnie Péninsulaire et Orientale de navigation à vapeur, les administrateurs des banques et des grandes entreprises industrielles, les *associations commerciales*, les propriétaires des bassins houillers qui, en 1854, ont exporté pour l'étranger 4,309,255 tonnes de charbon représentant une valeur de 2,127,156 livres sterling et qui, par l'ouverture de l'isthme de Suez, verront encore augmenter dans une proportion considérable cette immense exportation.

Je m'adresse à leurs intérêts.

Je m'en rapporte à leur jugement.

On a enfin objecté que le gouvernement turc devait s'inquiéter du projet de canal; mais, comme dans toute question, où le principe étant juste, les conséquences prévues sont infaillibles, de quelque côté que l'on envisage l'entreprise du canal de Suez, on n'y trouve que des avantages pour tout le monde. Nous avons déjà dit ce qu'en pensait la Porte ottomane.

La Turquie ne peut sortir de son état actuel de langueur qu'en empruntant à l'Europe ses capitaux et son intelligence. La prospérité de l'Orient se rattache aujourd'hui aux intérêts de la civilisation en général, et le meilleur moyen de travailler à son bien-être en même temps qu'à celui de l'humanité, c'est d'abattre les barrières qui séparent encore les hommes, les races et les nations.

LX

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

Londres, 9 juillet 1855.

Je vous envoie une copie de mon exposé, qui doit précéder, dans ma publication anglaise, les documents essentiels de l'affaire. Cet exposé a été communiqué à Paris pour recevoir l'approbation de M. Walewski, qui de jour en jour s'intéresse davantage à notre entreprise. Je dois en donner lecture aujourd'hui à lord Clarendon, avec qui j'ai rendez-vous pour cet objet. Je joue cartes sur table. Vous savez que c'est mon habitude politique; cette diplomatie en vaut bien une autre, quoiqu'elle m'ait fait quitter ma carrière, et je crois qu'elle fera beaucoup mieux mon affaire que les moyens détournés et soi-disant habiles.

L'opposition anglaise (sauf le Croshet de lord Palmerston) était un fantôme qui s'évanouit à mesure que l'on avance. Une lettre que j'ai envoyée à l'Empereur le 4 de ce mois et dont je vous remets la copie pour en faire part à Son Altesse, rend compte exactement de la situation.

Voici maintenant, suivant moi, le plan à suivre :

Je m'occupe simultanément des publications à Londres et à Paris et je veillerai à ce que l'opinion publique soit entretenue sur la question, tant en Angleterre qu'ailleurs.

Il est indispensable que les travaux de sondages et de nivellement déjà convenus s'exécutent dans l'isthme.

Lorsque ces études préparatoires seront terminées, il conviendra que les deux ingénieurs de Son Altesse viennent à Paris, où ils pourront s'entendre avec les ingénieurs

européens choisis pour donner, par leur jugement, satisfaction aux intérêts universels qui seront *plus tard* appelés à participer à l'entreprise.

Jusque-là, *il faut que le vice-roi reste complètement le maître de l'affaire*. La Compagnie la dirigera ensuite comme elle l'entendra, une fois que toutes les difficultés et tous les doutes auront disparu. Notre seul embarras sera alors de classer les demandes d'apports de fonds; c'est l'opinion des hommes pratiques de ce pays où l'on dit qu'avec un associé comme le vice-roi je dois bien me garder des spéculateurs même les plus haut placés.

J'ai déjà désigné en Angleterre, pour faire partie de la commission spéciale d'ingénieurs européens, M. Rendel, chargé par le gouvernement de diriger l'exécution des jetées des nouveaux ports de refuge ou des ports déjà établis.

Je choisirai en Autriche un ingénieur, d'accord avec le baron de Bruck, et dans les Pays-Bas l'ingénieur hollandais, d'accord avec M. de Rochussen. L'ingénieur français sera M. Renaud, assisté de M. Lieussou, savant ingénieur hydrographe; en Prusse, le comte de Manteuffel et le baron de Humboldt veulent bien se charger de nous indiquer le meilleur ingénieur allemand. En Italie, nous aurons M. Paléocapa, ministre des travaux publics à Turin, et en Espagne M. de Montesino, ministre des travaux publics à Madrid.

Plusieurs d'entre eux seront sans doute délégués pour se rendre en Égypte, au mois de novembre, afin de visiter les lieux. Cette exploration sera courte, j'irai et je reviendrai avec eux.

M. Rendel est un homme aussi capable que modeste et d'une honnêteté reconnue de tous. Son opinion aura le

plus grand poids en Angleterre. Dès à présent, d'a explications que je lui ai données, il considère prise comme étant facilement exécutable; il trouve ingénieurs du vice-roi ont bien opéré et ne compr le tracé direct.

Il résulte de confidences qui m'ont été faites, qu reste d'opposition dans le cabinet anglais tient à la de voir le canal paralyser l'achèvement du chemi du Caire à Suez. On veut ici, avant tout, que ce soit assuré; Son Altesse l'avait merveilleusement et la mesure qu'elle a prise à ce sujet est mon argument en faveur du canal. Il faut donc que ce sure soit suivie d'un résultat aussi positif que l'o faire les sondages pour le canal, et, lorsque M. Mo aura fait avancer ses travaux d'études et de terrasse le vice-roi jugera s'il ne lui convient pas de com pour sa ligne complète les rails dont MM. Brigg chargés de fournir une partie. Il serait aussi très-p de sa part de notifier officiellement par écrit sa dé M. Bruce en l'invitant à en faire part à l'ambassad Sa Majesté Britannique à Constantinople, qui, *entr* aurait l'ordre de protester au besoin contre le can qu'il n'aura pas la certitude que le chemin de fer e question *conclue* et *irrévocable*. *That is the question.*

J'envoie à Mougel deux brochures anglaises s travaux de jetées exécutés par M. Rendel et dont se prolonge à *plus d'une lieue en mer*, avec les pla appareils fort ingénieux pour amener sur place et l'eau les blocs de pierre.



LXI

A M. LE BARON DE BRUCK, A VIENNE.

Paris, 29 juillet 1855.

J'ai l'honneur de vous envoyer, par l'entremise du baron de Hubner, deux épreuves, pour vous et M. de Negrelli, d'une vue panoramique de l'isthme de Suez et du tracé du canal des deux mers. J'y ajoute d'autres épreuves de deux cartes qui feront partie de ma publication française.

Quant à ma publication anglaise dont je vais, dans deux jours, aller corriger les épreuves à Londres, je m'empresse de vous en communiquer la traduction.

Je ne resterai à Londres qu'une semaine et je retournerai en France par la Hollande où je m'entendrai avec M. de Rochussen et l'ingénieur Conrad, désigné pour faire partie de la commission scientifique internationale, qui pourra venir avec moi en Égypte vers la fin d'octobre.

Ce ne sera qu'à notre retour et après la publication du rapport de la commission que nous pourrons nous occuper des moyens d'organiser la Compagnie universelle.

LXII

A M. RENDEL, A LONDRES.

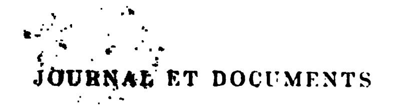
Londres, 3 août 1855.

Je propose à M. Rendel de faire partie de la commission supérieure des ingénieurs choisis en Europe, à l'effet d'examiner l'avant-projet des ingénieurs du vice-roi d'Égypte relatif au percement de l'isthme de Suez et à la construction d'un canal maritime direct propre au passage des grands navires, avec deux entrées sur la Méditerranée et sur la mer Rouge.

Ces ingénieurs seront inscrits comme membres fondateurs du canal des deux mers; ils recevront un titre qui leur assurera, pendant les quatre-vingt-dix-neuf années de la concession, un droit à la répartition proportionnelle du dix pour cent sur les produits nets de l'entreprise, conformément au firman du 30 novembre dernier.

Il leur sera, en outre, tenu compte de leurs déplacements.

La commission se réunirait vers le 15 octobre à Paris, suivant l'avis ultérieur qui lui sera donné; elle se rendrait ensuite en Égypte, en partie ou en totalité, si elle le jugeait à propos. Toutes les dispositions sont prises pour la recevoir et pour lui faciliter l'exploration de l'isthme de Suez.



LXIII

CIRCULAIRE AUX MEMBRES DU PARLEMENT,
AUX NÉGOCIANTS,
ARMATEURS POUR LES INDES, ETC., ETC., ETC.

Londres, 8 août 1855.

J'ai l'honneur de vous envoyer un exemplaire de ma publication sur le percement de l'isthme de Suez.

Après avoir pris lecture des divers documents que je mets sous vos yeux, j'espère que vous voudrez bien me faire connaître votre avis sur les avantages de cette importante entreprise, à la réussite de laquelle je crois que la Grande-Bretagne a un intérêt supérieur à celui de toutes les autres nations.

L'alliance qui existe entre nos deux pays me fait attacher un grand prix à voir l'opinion des hommes les plus éclairés de l'Angleterre d'accord avec celle qui existe en France à ce sujet.

Vous remarquerez que le projet des ingénieurs du vice-roi d'Égypte doit être soumis, avant de donner suite à l'entreprise, à une commission choisie parmi les plus célèbres ingénieurs de l'Europe. M. Rendel, connu par les remarquables travaux exécutés dans les ports de l'Angleterre, fera partie de cette commission.

Je vous serai obligé de me faire parvenir votre réponse, soit à mon domicile à Paris, 9, rue Richepance, soit chez MM. Baring frères ou MM. de Rothschild, à Londres.

LXIV

A S. A. MOHAMMED-SAÏD, VICE-ROI D'ÉGYPTE.

Londres, 9 août 1855.

Depuis mon départ d'Égypte, j'ai chargé M. Ruyssenaere de rendre compte à Votre Altesse de toutes mes démarches relativement à l'entreprise du canal de Suez.

Aucune personne raisonnable ne met aujourd'hui en doute l'utilité qui résultera pour le monde entier de la canalisation de l'isthme. La question la plus essentielle maintenant, comme Votre Altesse l'avait si bien compris à l'avance, est de démontrer aux yeux de tous la possibilité de l'exécution de l'entreprise.

Conformément aux intentions de Votre Altesse, j'ai donné à l'avant-projet de ses ingénieurs la plus grande publicité, tant en France qu'en Angleterre. Les publications qui paraissent dans ce moment à Londres et à Paris seront répandues dans les autres pays. De plus je m'occupe de la nomination de la commission des ingénieurs européens les plus connus dans les constructions hydrauliques. J'ai l'honneur de remettre ci-jointe à Votre Altesse la copie des propositions que j'ai faites de sa part à M. Rendel. Mes propositions ont été acceptées. Il a été convenu que M. Rendel se réunira à Paris à ses collègues, le 15 octobre ; il désire conférer, avant cette époque, avec les ingénieurs de Votre Altesse qui devront également s'entendre avec les autres membres de la commission. Non-seulement pour ce motif, mais encore pour réunir les éléments

du projet définitif, il sera nécessaire que MM. Linant-Bey et Mougel-Bey viennent le plus promptement possible en Europe; je prie Votre Altesse de vouloir bien leur donner ses ordres à ce sujet.

J'espère que Votre Altesse continuera à approuver ma prudence dans la conduite de l'entreprise qu'elle a bien voulu me confier.

LXV

A S. M. L'IMPÉRATRICE.

Paris, 17 août 1855.

Votre Majesté a bien voulu, pendant mon dernier séjour à Londres, me faire donner le conseil de chercher à rendre la Compagnie des Indes favorable au projet de canalisation de l'isthme de Suez, ou tout au moins à amortir l'opposition qu'elle pourrait faire à l'entreprise.

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Majesté, en la priant de vouloir bien le communiquer à l'Empereur, le compte rendu de mes démarches et de leur résultat.

Je n'ai pas manqué de suivre les utiles recommandations de Votre Majesté. J'espère que l'Empereur verra, dans les témoignages écrits de la Compagnie des Indes, ainsi que de la Compagnie Péninsulaire et Orientale de navigation à vapeur, la confirmation de l'opinion que j'avais exprimée, au retour de mon premier voyage à Londres.

L'adhésion du *Times* est aujourd'hui un fait acquis. L'article commercial de ce journal, qui doit être suivi d'un article politique, a produit une excellente impression sur les grands négociants et armateurs de la Cité.

J'ai lieu de croire que le prince Albert est bien disposé, et si, pendant le séjour de la reine d'Angleterre en France, Votre Majesté daignait manifester à lord Clarendon l'intérêt qu'elle porte à la réussite d'une œuvre déjà favorablement accueillie par l'opinion publique de la Grande-Bretagne, elle ferait beaucoup pour le succès définitif de mes négociations.

LXVI

NOTE REMISE A L'EMPEREUR PAR L'IMPÉRATRICE.

(Compte rendu de mon séjour à Londres.)

Paris, 17 août 1855.

J'ai commencé par me mettre d'accord avec M. Rendel, e premier ingénieur de l'Angleterre pour les travaux des orts. M. Rendel, comprenant toute l'importance de la analisation de l'isthme de Suez pour les intérêts de son ays, consacrera ses soins à la réalisation de l'entreprise; a accepté de faire partie de la commission des ingéieurs européens qui examinent l'avant-projet des ingéieurs du vice-roi et se rendra dans deux mois en Égypte our reconnaître sur les lieux la possibilité de l'exécution e l'entreprise.

J'ai ensuite fait paraître à Londres une brochure en angue anglaise, accompagnée de tous les documents de 'affaire et appuyée de l'opinion des voyageurs et des avants anglais qui ont écrit sur la question. Cette brohure a été envoyée aux membres des deux chambres, ux journaux, aux revues, aux négociants et armateurs ntéressés dans le commerce des Indes à Londres, à Liverpool, à Manchester, à Glascow, etc. Une circulaire faisait connaître en même temps le projet de soumettre à la décision de la science européenne la question d'exécution; elle annonçait l'adhésion de M. Rendel et indiquait comme mes correspondants à Londres les deux maisons Baring frères et Rothschild.

Le *Times* du 6 août, dans la partie commerciale de sa

rédaction (Money-Market), après avoir fait, à un point de vue favorable, l'analyse de la brochure, s'exprime ainsi :

M. de Lesseps peut être assuré que la foi nationale aux avantages particuliers qui découlent pour l'Angleterre de toute circonstance tendant à accélérer les échanges entre les divers points du globe disposera en sa faveur tous les esprits.

Voici les extraits des réponses qui m'ont été faites par la Compagnie péninsulaire et orientale de Steam-Navigation et par la Compagnie des Indes.

1° Par ordre du directeur de la Compagnie péninsulaire orientale de navigation à vapeur.....

L'importance des résultats que l'on peut attendre de la jonction de la Méditerranée à la mer Rouge, par un canal navigable, est si évidente, qu'il ne peut y avoir deux opinions sur la matière, et si le projet se réalise, cette compagnie profitera beaucoup des conséquences qu'il produira sur le commerce non-seulement de l'Angleterre, mais du monde entier.

2° Par ordre de la Cour des directeurs de la Compagnie des Indes.....

Il m'est enjoint de vous informer relativement à l'importante entreprise du percement de l'isthme de Suez, que la Cour prend le plus grand intérêt à la réussite de toute entreprise destinée à faciliter les moyens de communication entre ce pays et l'Inde.

Les réponses qui me sont journellement adressées par les hommes politiques ou par les hommes d'affaires de l'Angleterre expriment toutes l'opinion dont le *Times* s'est rendu l'organe. Ce journal doit prochainement publier un article politique sur la question. D'autres journaux et des revues préparent des articles qui ne laisseront aucun doute sur le sentiment général du pays.

Les journaux de l'Inde anglaise et particulièrement la

Gazette de Bombay ont exprimé leurs sympathies pour la canalisation de l'isthme de Suez.

Il appartiendra à l'Empereur de juger si, dans l'état actuel de l'affaire, l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople peut convenablement continuer son opposition à la ratification du firman du vice-roi d'Égypte, opposition qui, d'après mes correspondances de Constantinople, est toujours très-prononcée.

LXVII

A M. JAMES WILSON, A LONDRES.

La Chénaie, 31 août 1855.

L'intérêt que vous avez témoigné à l'entreprise du canal de Suez vous fera apprendre avec plaisir que j'ai reçu deux déclarations importantes de la Cour des directeurs de la Compagnie des Indes, ainsi que des directeurs de la Compagnie péninsulaire et orientale de Steam-Navigation.

Un article de *l'Economist* du 16 août montre de la part de son auteur une parfaite intelligence de la matière. Quant aux doutes émis par lui sur certaines questions, je suis bien aise de les voir se formuler lorsqu'ils sont présentés avec autant de bonne foi, parce que ces observations serviront, lorsque le moment sera venu de rédiger les statuts et de former la compagnie, soit à modifier certains principes qui auront été l'objet de justes critiques, soit à me mettre en mesure de donner des explications détaillées et plausibles sur d'autres points qui demanderont des justifications.

L'allocation des 15 pour 100 sur les bénéfices nets au gouvernement égyptien et de 10 pour 100 aux membres fondateurs m'a paru être une mesure de toute justice : elle a été spontanée de ma part dans les propositions que j'ai faites au vice-roi d'Égypte, et, en lui abandonnant 15 pour 100 sur les produits nets de sa généreuse concession, j'ai même craint de lui donner une part restreinte. Quant aux 10 pour 100 des fondateurs, cette disposition

me permettait, sans charger le présent, de réserver pour l'avenir une juste rémunération de leurs peines, de leurs soins et de leur concours pécuniaire, à des personnes qui avaient fait des sacrifices pour la réalisation du percement de l'isthme de Suez, ou qui risquent encore leurs capitaux jusqu'au moment incertain pour les uns, éloigné pour les autres, où l'entreprise pourra aboutir à un résultat rémunérateur.

Dans toutes les nouvelles concessions de chemins de fer, le gouvernement français a exigé, au delà de 8 pour 100 payé aux actionnaires, le partage par moitié du surplus.

En ce qui concerne la propriété de la concession, personne ne m'a aidé à l'obtenir du vice-roi d'Égypte. L'affaire s'est traitée entre lui et moi, sans aucun intermédiaire, et je n'ai eu besoin de faire à ce sujet aucune promesse à qui que ce soit. Lorsque l'entreprise sera offerte au monde financier, à la suite de l'enquête des ingénieurs européens que je dois emmener en Égypte vers la fin d'octobre, il sera clairement démontré par des faits que, dès le début, l'entreprise a été conduite avec impartialité et désintéressement et qu'en évitant de prendre à l'avance des engagements, j'ai voulu réserver aux futurs actionnaires de tous les pays le plus d'avantages possibles. Ces avantages seront certainement considérables et je crois que peu d'entreprises pourraient en offrir de pareils.

Le vice-roi abandonne gratuitement à la Compagnie tous les terrains nécessaires à la construction du canal maritime et *il concède à perpétuité*, à la condition de payer l'impôt ordinaire, après la dixième année de jouissance, les immenses terrains qui pourront être arrosés au moyen du canal secondaire dérivé du Nil.

Le chiffre de dix francs par tonneau que l'on trouve insuffisant pour la rémunération des actionnaires, n'est qu'une simple indication pour appeler les observations et la discussion. Il est expressément dit, dans mon Mémoire au vice-roi ainsi que dans le rapport des ingénieurs, que le droit de passage devra être définitivement réglé plus tard, et suivant moi il ne pourra être formulé avec connaissance de cause qu'après l'achèvement des travaux. En attendant, il s'agira d'établir le chiffre de l'économie résultant, par tonneau, pour les bâtiments qui profiteront d'une abréviation de distance. Les ingénieurs ont calculé que cette économie serait de 16 francs par tonne et par mille lieues, ce qui ferait 46 francs pour trois mille lieues.

Le passage des bâtiments par le canal n'entraînera pas d'autres frais que le droit qui sera fixé par le tarif, lorsque la compagnie sera constituée. La durée du passage peut être calculée facilement par le temps que l'on emploie à parcourir cent soixante kilomètres, sans aucun obstacle, avec une vitesse de dix kilomètres à l'heure. Il n'y aura point d'écluses dans tout le parcours intérieur. On entrera et l'on sortira quand on voudra, sans avoir besoin de s'arrêter.

L'*Athenæum*, dans son numéro du 25 août, a consacré un long article à l'analyse de ma brochure. Les deux principales critiques que j'y trouve me paraissent contradictoires. Elles établissent, d'une part, que les difficultés et les vents de la mer Rouge, dans certaines saisons, pourront continuer à faire préférer la voie du Cap, et de l'autre, que l'abréviation de la distance et les facilités obtenues par l'ouverture du canal, au profit du commerce de toutes les nations, pourront exposer, en temps de guerre, la sûreté des établissements anglais dans l'Inde. Je vois

avec plaisir que la discussion s'engage sur ces questions. La lumière en sortira et le bon sens pratique de l'Angleterre fera justice des vieux préjugés, des anciennes jalousies et des raisons spécieuses puisées dans un esprit d'égoïsme fort mal entendu.

Je réponds à l'objection concernant la décision prise par le vice-roi d'Égypte de me désigner personnellement comme directeur de la Compagnie et président du conseil d'administration ; il y a tenu à cause de la confiance qu'il voulait bien avoir dans mon dévouement à sa personne ainsi qu'à la réussite de l'entreprise et dans mon absence de préjugés nationaux, mais mon intention formelle a toujours été de le prier, dès que toutes les difficultés auront disparu, de laisser pour l'avenir les intéressés désigner eux-mêmes celui qui devra diriger et présider leur administration.

Quant à la partie technique qui regarde les ingénieurs, il n'est pas inutile de rappeler, pour satisfaire *l'Australian and zealand Gazette*, qu'une commission de célèbres ingénieurs, dont M. Rendel fera partie, se rendra prochainement en Égypte et assurera à l'entreprise, par son enquête et son rapport, toutes les garanties de la science et de l'expérience.

LVIII

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

La Chénaie, 13 septembre 1855.

Je continue à recevoir de très-bonnes lettres et des communications intéressantes. Dis à notre excellent ministre (comte Walewski) que l'intérêt de l'Impératrice en faveur du canal est et sera persistant. La réserve imposée par la politique n'a pas changé les sentiments qu'elle lui a exprimés, à son entrée au ministère, en lui recommandant de veiller au succès de notre entreprise.

Tous les ministres étrangers m'ont répondu favorablement pour la désignation des premiers ingénieurs de leur pays appelés à faire partie de la commission scientifique internationale.

J'ai des propositions de capitalistes et d'entrepreneurs qui m'offrent de prendre l'affaire à forfait, de faire des avances et de recevoir des actions en payement, moyennant bonne commission, bien entendu. Le moment n'est pas encore venu d'entrer en pourparlers. Sans refuser, sans décourager personne, j'ajourne.

J'ai, en outre, de nombreuses demandes particulières de prises d'action, je remercie et je me borne à les inscrire.

Je n'ai pas eu de peine à me conformer à l'opinion de l'Empereur ainsi qu'à celle de M. Walewski, qui a toujours été la mienne, de ne rien précipiter et de ne pas donner à l'entreprise de couleur politique.

En Égypte, tout marche comme si la Compagnie était déjà formée, sans bruit mais avec sûreté, et les travaux

d'exécution se préparent pour le moment où nous arriverons avec la commission supérieure des ingénieurs européens. Il y a actuellement dans l'isthme, sur le parcours projeté du canal, une brigade d'ingénieurs égyptiens secondée par un demi-bataillon du génie pour faire une suite de nivellements le long de la ligne du canal, et une brigade d'ingénieurs sondeurs pour exécuter des sondages à distances rapprochées, de manière à bien connaître à l'avance la nature des terrains que l'on devra attaquer.

Les transports des tentes et des provisions pour tout ce monde sont faits par cent vingt-huit chameaux.

M. de Negrelli, directeur général des travaux publics de la Lombardo-Vénétie, m'écrit qu'après avoir reçu communication de ma correspondance avec le baron de Bruck, il s'est rendu à Paris pour s'entendre avec moi. Je l'engage à venir me voir à La Chénaie où je compte rester jusqu'au 8 octobre.

Je m'occupe d'un travail qui demande beaucoup de soin pour la rédaction des statuts de la future Compagnie. J'ai pour éléments les statuts de toutes les sociétés connues.

Une lettre de Marseille m'informe que le Conseil général des Bouches-du-Rhône a émis le vœu le plus formel pour la réalisation du percement de l'isthme de Suez.

Je n'ai pas besoin, cher frère, de te remercier de tout ce que tu as fait depuis le commencement de mon entreprise; Mme Delamalle et toi, vous aurez bien contribué à la réussite, qui tôt ou tard est infaillible.

LXIX

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

La Chénaie, 24 septembre 1855.

Mon court séjour à Paris a été utilement employé dans l'intérêt du canal. M. de Negrelli s'y trouvait. La lettre de M. de Chancel, dont je vous envoie copie, vous mettra au courant du motif de son voyage ; il avait été appelé par les membres de la Société d'études de 1847, sur la demande de Stephenson, qui voulait probablement recommencer ce qu'il a fait antérieurement. Vous savez qu'étant envoyé par cette commission en Égypte pour plaider auprès du vice-roi en faveur d'un projet de canal des deux mers, il s'est tourné contre ce projet et s'est fait donner la direction et la fourniture des travaux du chemin de fer d'Alexandrie au Caire, d'accord avec le consul général anglais.

Quoi qu'il en soit, la commission dissoute voulait se reconstituer ; elle avait publié dans la *Revue des Deux-Mondes* les articles qui ont fait contre nous une grande sensation, et elle avait rédigé un mémoire qu'elle fit présenter à l'Empereur, en demandant une audience. Dès que M. de Negrelli a été informé par moi, avec détails, de tout ce qui s'était passé, il ne s'est pas étonné du refus de l'audience. Il m'a confirmé ce qu'il avait dit à M. de Chancel sur les travaux des ingénieurs autrichiens établissant la facilité du débouché du canal par la baie de Péluse et il a été convenu entre nous *que lui personnellement*, en dehors de feu la Société d'études dont je persis-

tais à ne pas vouloir entendre parler, ferait partie de la commission des ingénieurs européens. Il s'embarquera à Trieste pour nous rejoindre en Égypte, à l'époque que je lui indiquerai.

Les journaux français, anglais, italiens, espagnols, allemands, américains, continuent à entretenir leurs lecteurs du percement de l'isthme de Suez et parlent favorablement de notre entreprise ; ma publication française produit un excellent effet. L'avant-projet des ingénieurs de Son Altesse est apprécié comme il méritait de l'être.

Un personnage haut placé et dont l'opinion m'est très-précieuse, m'écrit ce qui suit :

Ce qui, dans votre volume, m'a le plus frappé est la conduite de l'affaire. Ceux qui vous connaissent y trouvent réunies toutes les qualités qui vous distinguent ; j'y vois une assurance du succès. En tout cas, ce sera votre honneur, dans ce temps d'agiotage et de surprises, d'avoir mis votre confiance dans les moyens qui devaient réussir, de n'avoir voulu que le grand jour, d'avoir fait marcher l'argent derrière la science et à son service, d'avoir opposé aux intrigues de la diplomatie anglaise, la loyauté du vice-roi, une énergie patiente et la force des intérêts éclairés sur ce qui leur convient. Ce sera d'un bon exemple que de triompher par cette méthode. Il m'a semblé, du reste, que les choses s'acheminent le mieux possible en Égypte, à Constantinople, à Londres et à Paris.

On écrit au ministère, de l'ambassade de France à Constantinople, que les dispositions de la Porte sont excellentes et que le jour où l'ambassadeur de France aura l'ordre de demander la ratification du firman du vice-roi, ce sera l'affaire de quelques jours.

Des journaux anglais ayant fait quelques observations auxquelles j'ai cru devoir répondre, j'ai chargé de ce soin M. James Wilson, membre du Parlement, fondateur de

l'*Économist*, le recueil hebdomadaire le plus important de l'Angleterre pour les questions économiques et industrielles. Je vous envoie copie de la lettre que je lui ai adressée. Le vice-roi et vous, ne vous effarouchez pas de mon projet de faire soumettre, dans un avenir éloigné, le choix du chef de l'entreprise à la décision des intéressés. C'est ainsi qu'on agit dans toutes les grandes entreprises industrielles par actions. Mais, pour me conformer aux intentions de Son Altesse, nos statuts établiront que le premier conseil d'administration, ainsi que son président, dont le choix appartient au vice-roi, fonctionneront pendant toute la durée des travaux et tant d'années après l'ouverture du canal à la grande navigation.

Lettre de M. de Chancel

(Dont copie était annexée à la lettre précédente.)

Paris, 15 septembre 1855.

Je m'empresse, suivant les instructions que vous m'avez données, de vous rendre compte de ma conversation avec M. de Negrelli.

Je la rapporte textuellement :

NEGRELLI. — Je désirerais beaucoup m'entretenir avec M. de Lesseps et examiner avec lui s'il ne serait pas possible de faire cesser ce malheureux dissentiment qui s'est produit entre lui et la Société d'études de 1847.

CHANCEL. — M. de Lesseps n'avait aucun motif de dissentiment personnel avec ces messieurs, mais il doit se renfermer dans le mandat que lui a confié le vice-roi et qui a pour objet de former une Société universelle pour l'exécution du tracé direct. Ce sont ces messieurs de la Société d'études qui se sont séparés de M. de Lesseps, en adoptant, en son absence et malgré son avis, le tracé par le Nil, auquel s'oppose formellement le vice-roi et que M. de Lesseps considère lui-même

comme impraticable. Il n'avait d'ailleurs avec eux aucune espèce de lien ou d'engagement.

N. — Je suis de l'avis de M. de Lesseps, et je ne désespère pas d'amener les membres de la Société d'études à adopter le tracé direct, s'il leur est démontré qu'il est possible et avantageux. Je crois que M. Stéphenson y est déjà disposé. Cependant, il ne se prononce pas, et il déclare ne pouvoir le faire qu'après avoir étudié les lieux. Rien ne motive donc la séparation qui existe entre la Société d'études et M. de Lesseps. Il est utile que, pour une entreprise de cette importance, on ne divise pas les forces. On ne saurait trop les concentrer et appeler les influences de tous à concourir au but commun.

C. — C'était aussi ce qu'avait pensé M. de Lesseps et ce qu'il était disposé à faire, mais, au moyen de publications retentissantes, des membres de la Société se sont prononcés d'une manière si tranchée pour le tracé par le Nil, ils ont proclamé d'une façon si absolue l'impossibilité pratique d'assurer le débouché du canal dans la Méditerranée, par la baie de Péluse, que M. de Lesseps n'a pu les suivre dans une pareille voie et les a laissés à regret à leur erreur.

N. — Les résultats des études de ma brigade, qui était spécialement chargée des sondages en mer, ne laissent, en effet, aucun doute sur la possibilité d'assurer l'accès du canal dans le golfe de Péluse. Je n'ai pas, il est vrai, communiqué ces résultats à la Société d'études, les circonstances ne s'y étant pas prêtées, mais je comptais le faire et je suis persuadé qu'elle adoptera mes conclusions.

C. — M. de Lesseps a dû considérer qu'en présence du mandat que lui confiait le vice-roi, la Société d'études n'avait plus de raison d'être. Il n'a eu d'ailleurs aucun rapport avec elle et il en connaissait à peine l'existence. En fait, elle était dissoute depuis 1848. M. de Lesseps n'a jamais compris et ne comprend pas encore la nécessité de la reconstituer. La question est actuellement placée sur un terrain nouveau; le mandat du vice-roi est le pivot autour duquel doivent converger les grands intérêts qui se rattachent à l'entreprise. Tout ce qui s'est fait antérieurement est sans objet. Les engagements pris entre des tiers en dehors des conditions posées par le gouvernement

égyptien ne peuvent créer dorénavant que des embarras. I n'ont plus de but, et il est de l'intérêt de tous de ne pas l faire revivre. De quelle utilité pourrait être, en effet, po l'entreprise la reconstitution de l'ancienne société d'étude Elle n'a jusqu'ici rien produit de bien réel ; le seul pro qu'elle ait mis au jour est repoussé comme dangereux par politique du gouvernement égyptien et comme inexécutal par l'opinion des ingénieurs les plus compétents. Vous-mêm vous n'avez pas cru devoir jusqu'ici communiquer à ce société les remarquables résultats de vos travaux qui se tro vent en opposition complète avec ceux des autres membres.

N. — La Société d'études n'a pas été dissoute ; elle a, pe dant une certaine période, suspendu ses travaux, en attend des circonstances plus favorables. Si je ne lui ai pas commu niqué les résultats des observations de ma brigade, c'est sim plement parce que, jusqu'à la promulgation du firman d vice-roi, ces circonstances ne m'avaient pas paru exister, que, depuis, j'ai dû attendre de voir M. de Lesseps. A la f de 1847, nous devions tous nous rendre en Égypte et termin notre travail. La Révolution de février nous a arrêté Ensuite, j'ai cru que M. de Lesseps marchait en parfait acco avec mes collègues, et je me reposais là-dessus. Il faut bie dans tous les cas, constituer une société. Pourquoi ne pa accepter celle qui existe, qui a une organisation et des rel tions établies. On ne saurait, je le répète, trop concentrer l influences qui se dévouent à l'entreprise. Il faut penser à ag sur le gouvernement français et sur le gouvernement tu pour obtenir qu'ils se prononcent.

C. — M. de Lesseps ne pense pas que le moment so encore venu de constituer la Société universelle. Il croit mên qu'il y aurait danger à le faire avant d'avoir détruit sa retour, par la décision d'une commission composée d'ing nieurs éminents, dont l'avis fera loi, les incertitudes que l publications de vos collègues français peuvent avoir laissé dans l'esprit du public. Une entreprise de cette nature ne d s'engager qu'à coup sûr. Il ne faut pas l'exposer à un éche et c'est ce qui pourrait avoir lieu, si l'on appelait les capita alors que la question principale, celle du tracé et de l'exéc

tion, a été mise en doute avec retentissement. Quant à la question politique, M. de Lesseps ne pense pas non plus qu'il soit opportun de s'en occuper. C'est une question qui n'est pas mûre. Il faut la laisser à la seule action du temps et des circonstances. Il est bien certain que le gouvernement français, comme le gouvernement ottoman, sont au fond sympathiques à l'affaire. Ces gouvernements peuvent avoir des motifs pour suspendre leur adhésion officielle. Il faut respecter cette réserve et ne pas chercher à forcer leur décision. Le gouvernement anglais, déjà divisé sur la question, ne se prononcera pas dans les circonstances actuelles. Cet état de choses indique que la question politique ne se résoudra qu'après la solution de la question technique et de la question financière. M. de Lesseps doit partir le mois prochain, et il compte que vous ferez partie de la commission des ingénieurs appelés à résoudre la question technique.

N. — Permettez-moi d'insister de nouveau pour faire comprendre à M. de Lesseps l'utilité de maintenir un accord, et une conformité d'action et de vues avec la Société d'études, qui ne peut que se rallier à l'opinion que vous venez d'exprimer.

C. — Il n'y a jamais eu entente et encore moins conformité d'action et de vues entre M. de Lesseps et la Société d'études, à laquelle il a toujours été étranger. Lorsqu'il s'est rendu, en 1854, à l'invitation du vice-roi, il a songé à reprendre sur les lieux une étude qu'il avait faite dès 1833, lorsqu'il était agent du gouvernement français en Égypte. C'est par hasard qu'ayant rencontré, au moment de partir, M. Arlès, la conversation s'engagea sur ce grand intérêt. Ils se donnèrent rendez-vous à Lyon, où M. de Lesseps, exposant son projet, se montra disposé à accepter la coopératton des hommes sérieux qui apporteraient à son entreprise le concours de leurs lumières, de leur influence et de leurs travaux. Pendant les premiers mois du séjour de M. de Lesseps en Égypte, une correspondance s'établit entre lui et M. Arlès, à ce sujet. Cette correspondance a cessé naturellement lorsque la Société d'études voulut se reconstituer sans attendre le retour de M. de Lesseps, que des projets d'organisation parurent sans sa participation, que la question essentielle du tracé fut imprudemment tran-

crée, contrairement à son avis, par les publications de la *Revue des Deux-Mondes*. Telle est la situation réelle de l'affaire. Je pense qu'il serait très-utile que vous voulussiez bien aller en causer avec M. de Lesseps qui, je vous le répète, espère que vous viendrez avec lui en Égypte.

S. — Je le ferai bien volontiers ; mais croyez-vous qu'il verrait des inconvénients à ce que Stéphenson, qui est dans ce moment à Paris, fît avec nous ce voyage?

C. — Je pense qu'il serait essentiel que vous pussiez vous entretenir avec M. de Lesseps lui-même.

S. — Sans doute, mais vous êtes son ami ; je vous demande votre avis.

C. — Puisque vous voulez bien me demander d'exprimer mon opinion personnelle, je le ferai avec franchise. Je pense que M. Stéphenson ne se prononce pas assez pour entreprendre utilement le voyage d'Égypte dans les conditions qui sont faites par les circonstances à M. de Lesseps. Il ne faut pas oublier la manière dont, une première fois, M. Stéphenson s'est séparé de ses collègues de la Société d'études ; en allant en Égypte, il pourrait une seconde fois travailler pour lui seul, pour son intérêt d'abord, et peut-être ensuite dans un intérêt politique, sous une inspiration hostile au canal. M. de Lesseps doit au mandat dont l'a honoré le vice-roi de n'accepter aucune combinaison qui puisse atténuer l'initiative appartenant à Son Altesse dans cette grande affaire. Je crois pouvoir vous assurer que M. de Lesseps acceptera le concours des hommes indépendants et éclairés qui voudraient sincèrement et sans aucune arrière-pensée se rallier à son mandat. La publication qu'il a faite et que je viens de vous remettre de sa part, c'est son programme et son drapeau. Il doit maintenant attendre que l'on réponde à son appel.

LXX

A M. LE BARON DE BRUCK, A VIENNE.

La Chénaie, 28 octobre 1855.

M. le chevalier de Negrelli vous aura déjà rendu compte de la conférence que j'ai eu l'honneur d'avoir avec lui, à Paris, peu d'heures avant son départ pour Vienne. Les explications franches et complètes que je me suis fait un devoir de lui donner, pour son information personnelle et pour la vôtre, l'ont amené à ne pas insister pour me faire accepter comme base de la Compagnie universelle les éléments de la Société d'études de 1847, qui, seulement en Autriche, avait un commencement de sérieuse organisation.

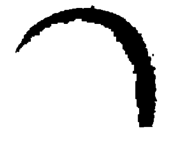
Je crois donc que maintenant nous devons être d'accord sur la question de la Société d'études qui, après sa formation et ses travaux de 1847, avait eu si peu de cohésion que ses propres membres ne s'étaient point communiqué leurs études.

J'espère aussi, après les explications que vous donnera M. de Negrelli, que nous serons d'accord sur la nécessité de ne pas donner lieu à une intervention diplomatique des gouvernements d'Autriche, de France et d'Angleterre. Si, il y a dix ans, Méhémet-Ali a été détourné de l'exécution du percement de l'isthme de Suez, c'est parce qu'on lui avait inculqué l'idée qu'on devait lui apporter avant tout l'adhésion préalable de ces gouvernements. Le vice-roi d'Égypte actuel a eu le bon esprit de commencer par le commencement et de ne pas faire intervenir les cabinets

européens. En voulant aujourd'hui faire dépendre la ratification de la Porte de négociations internationales, on retarderait indéfiniment le résultat que nous devons désirer et qu'on pourrait compromettre. M. de Negrelli m'a paru avoir bien saisi tout ce qui peut être utile ou nuisible à la réussite de notre grande entreprise. Ce que vous voulez, ce que veut l'Autriche, c'est que cette entreprise atteigne le but; nous ne manquerons pas de l'obtenir en réunissant tous nos efforts.

La phase la plus importante de l'affaire sera la décision de la Commission scientifique européenne qui doit se rendre en Égypte dans les premiers jours de novembre. M. de Negrelli a bien voulu m'annoncer que, déjà désigné par vous, il acceptait de faire partie de la Commission et qu'il s'embarquerait à Trieste pour venir nous rejoindre. Je l'ai prévenu qu'il aurait pour collègue anglais M. Rendel et pour collègue hollandais M. Conrad, inspecteur général du Water-Staat et président de la Société des ingénieurs civils des Pays-Bas. M. le comte de Manteuffel m'a informé que le ministre des travaux publics à Berlin avait désigné, pour faire partie de la Commission, M. le conseiller privé Lentzé, président des deux commissions que le gouvernement prussien a instituées pour les constructions hydrauliques et l'entretien des digues sur la Vistule et la Nogat.

Étant à la campagne au commencement du séjour de M. de Negrelli à Paris, j'avais chargé un de mes amis de le voir. Je vous transmets une copie de la lettre qu'il m'a écrite pour me rendre compte de son entretien. Elle montre, d'une part, que M. de Negrelli a loyalement fait tout ce qu'il a pu en faveur de la Société d'études et, de l'autre, elle établit des faits dont il peut être utile de conserver la trace.



LXI

CIRCULAIRE AUX MEMBRES DE LA COMMISSION SCIENTIFIQUE INTERNATIONALE.

La Chénaie, 11 octobre 1855.

J'ai l'honneur de vous informer que la Commission scientifique européenne appelée à donner son avis sur le projet de canalisation de l'isthme de Suez se trouve aujourd'hui complétée.

Les ingénieurs du vice-roi d'Égypte, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, viennent d'arriver à Paris, pour s'entendre avec elle et se mettre à sa disposition.

En conséquence, je viens vous prévenir qu'une première réunion des membres de la Commission aura lieu à Paris, le 30 octobre, à une heure, rue Richepance, n° 9. Une seconde réunion, pour ceux des membres qui feront le voyage d'Égypte, aura lieu à Marseille, le 6 novembre, à l'hôtel d'Orient ; le départ est fixé, par le paquebot des Messageries impériales, le 8 novembre, à dix heures du matin.

Le désir de Son Altesse Mohammed-Saïd est que tous les membres de la Commission se rendent en Égypte, où les dispositions sont déjà prises pour les recevoir.

En exprimant, de mon côté, le même vœu, je m'estimerai heureux des relations plus intimes que la grande entreprise à laquelle vous voulez bien concourir me permettra d'entretenir avec vous.

Pendant que l'on fera au Caire les derniers préparatifs pour disposer notre caravane d'exploration de l'isthme,

j'ai pensé qu'il pourrait être utile d'étudier le
Nil jusqu'à la première cataracte. Le vice-roi m
disposition des membres de la Commission un d
teaux à vapeur qui permettra de faire cette excur
ressante en une quinzaine de jours. Au retour d
Égypte, on se rendra à Suez, de là on se dirig
port de Péluse, où un bateau à vapeur nous
nous conduira directement à Alexandrie.

LXII

A M. L'ÉDITEUR DU *TIMES*, A LONDRES,

Paris, 30 octobre 1855.

Monsieur,

Je remarque dans votre numéro du 25 de ce mois une orrespondance d'Alexandrie, sous la date du 10, spécia-ment consacrée à la critique de ma publication relative u percement de l'isthme de Suez. Cette correspondance bonde en trop d'erreurs, soit de raisonnements, soit de its, pour qu'il me soit possible de la laisser passer dans public sans redressement.

Votre correspondant ne s'occupe point de démontrer; il e borne à affirmer. Je résumerai d'abord ses principales ffirmations :

1° En général, tout projet de jonction entre les deux ners serait impraticable, et spécialement l'avant-projet ressé par les ingénieurs du vice-roi d'Égypte.

2° Le projet fût-il praticable, il serait sans avantages our le commerce et la navigation, qui continueraient à rendre la voie détournée du cap de Bonne-Espérance.

3° Le chemin du canal maritime de Suez fût-il préféré ar les navigateurs, l'entreprise serait encore ruineuse our les actionnaires et les capitaux qui consentiraient à 'y associer, parce que les revenus ne correspondraient as à la dépense, les évaluations de ces revenus, par les ngénieurs et par moi, étant excessifs et exagérés.

4° Quoique les bénéfices doivent être nuls, votre corres-

pondant n'en dénonce pas moins comme hors de mesure le prélèvement de quinze pour cent réservé au gouvernement égyptien.

Si je ne me trompe, la tendance de cette discussion, sinon le but de l'auteur de la lettre, serait d'écarter de l'opération le concours des capitaux hésitants ou faciles à effaroucher.

Ce résultat, fût-il obtenu, n'entraverait point pour cela le succès d'une grande pensée. L'Europe abonde en capitalistes éclairés et avisés, qui étudient les questions en elles-mêmes et ne se laissent pas influencer par les fausses alarmes des esprits hostiles ou préoccupés. La réunion du fonds nécessaire à la Compagnie dont on m'a fait l'honneur de me confier la formation n'est déjà plus un problème, et les offres spontanées qui me sont dès à présent transmises de toutes les parties de l'Europe par l'élite de ses classes intelligentes, sont plus que suffisantes pour assurer la réussite de l'entreprise.

Avant d'aller plus loin, permettez-moi d'annoncer au public européen, et par la même occasion à votre correspondant, un fait qui sera la meilleure réponse à ses objections.

Ce fait, c'est la constitution et le prochain départ pour l'Égypte de la Commission scientifique internationale qui, d'après les instructions du vice-roi, est investie du mandat d'examiner les études préparatoires de l'avant-projet, de résoudre tous les problèmes de science, d'exécution et d'art que présente l'opération.

Il est utile que le public et votre correspondant lui-même sachent bien comment cette commission a été organisée.

En Autriche, M. le baron de Bruck, ministre des affaires étrangères, a été prié de désigner l'ingénieur le plus capable de représenter les intérêts des ports de l'Adriatique. Le choix de ce ministre a désigné le conseiller de cour M. de Negrelli, directeur des travaux publics, ingénieur d'un grand mérite, et qui, dans des études faites en 1847, a été spécialement chargé de l'examen des questions relatives au débouché du canal par Péluse.

La même demande a été adressée à Turin, à la Haye, à Berlin, et les divers gouvernements ont autorisé à faire partie de la Commission :

Pour l'Italie, M. Paleocapa, ingénieur, ministre des travaux publics, à Turin.

Pour l'Allemagne, M. le conseiller privé Lentzé, ingénieur en chef des constructions hydrauliques de la Prusse.

Pour la Hollande, M. le chevalier Conrad, ingénieur en chef du Water-Staat.

Pour l'Espagne, M. de Montesino, directeur général des travaux publics.

En Angleterre, l'opinion publique a, pour ainsi dire, fait son élection elle-même. Les intérêts et la science britannique sont représentés dans la Commission :

Par M. Rendel, ingénieur, dont le nom est une autorité ;

Par M. Mac Clean, autre ingénieur, également connu en Angleterre par ses travaux hydrauliques ;

Par M. le commander Harry Hewet, officier supérieur de la marine britannique des Indes, qui a fait pendant vingt-sept ans des études hydrographiques dans la mer Rouge et dans la mer des Indes.

Les commissaires pour la France sont :

M. Renaud, inspecteur général des ponts et chaussées et M. Lieussou, ingénieur hydrographe de la marine.

Certes, une Commission ainsi composée est de nature à rassurer toutes les susceptibilités, toutes les défiances, toutes les inquiétudes, toutes les timidités.

Votre correspondant ne supposera sans doute pas que tant d'hommes distingués, investis d'une si haute mission, revêtus d'un caractère public, occupant dans leur pays les positions les plus hautes et les plus honorées, iront se prêter, en présence de l'Europe qui les attend, aux légèretés ou aux illusions d'esprits aventureux, aussi peu soigneux de leur honneur que de la bourse des associés qu'ils appelleraient à l'achèvement d'une œuvre folle.

Donnons maintenant le programme des travaux de la Commission.

Comme je l'ai dit, elle ne s'enfermera pas dans le cabinet. Elle ne fera pas de la science abstraite et de la théorie ; elle se transportera sur les lieux, elle ira étudier sur place les problèmes qu'elle doit résoudre.

Du 15 au 20 novembre, elle sera réunie à Alexandrie. De là elle passera au Caire, d'où elle se rendra à Suez, procédera à l'exploration complète de l'isthme et s'embarquera à Péluse pour remonter la côte jusqu'à Gaza, afin d'observer la direction des courants et le prétendu danger des atterrissements ; après quoi elle se dirigera vers Alexandrie pour rentrer en Europe et dresser un programme définitif des travaux à entreprendre.

Certes j'ai le droit de penser qu'une telle Commission présente toutes les garanties que peut exiger l'inquiétude



la plus ombrageuse. J'ai le droit de dire que ses observations et ses investigations ne pourront laisser prise dans les esprits impartiaux aux assertions gratuites et hasardées qu'avance votre correspondant. J'ai le droit d'espérer que le vice-roi d'Égypte peut hardiment opposer tant de précautions et de mesures aux attaques sourdes ou déclarées qui tenteraient de discréditer sa généreuse initiative. J'ai le droit de compter que l'Angleterre, l'Europe entière, rendront justice à ses intentions droites et pures, et à celles des collaborateurs qu'il s'est associés.

La Commission sera souveraine dans ses décisions; elle les prendra sous sa responsabilité, et sous les regards du monde, impatient de voir mettre la main à une œuvre qui est une pacifique et féconde révolution.

Il me semble que j'ai, dès à présent, répondu aux plus graves affirmations de votre correspondant.

Si le projet est impraticable, la Commission ne sanctionnera pas une entreprise impossible.

Si le projet ne présente pas d'avantages à la navigation et au commerce, s'il n'abrége pas les distances, ou si, par les inconvénients de cette nouvelle navigation, il les abrége dans l'espace sans les abréger dans la réalité, la Commission prononcera; et votre correspondant, avant de se livrer à des insinuations dont il n'a pas sans doute apprécié toutes les tendances, eût dû peut-être attendre son arrêt.

Mais est-il besoin d'attendre le verdict de la Commission européenne pour avoir raison, *de plano*, des allégations du correspondant d'Alexandrie?

L'exécution du canal projeté sur la ligne de Suez à Péluse est-elle impraticable? Nous avons d'un côté la protestation d'un anonyme qui a pris le rôle facile

et sommaire de tout défigurer, contester et nier; de l'autre, nous avons l'autorité des hommes du métier, les études d'ingénieurs rompus à la pratique de ces lieux de ces questions.

De quel côté penchera la confiance des hommes sérieux ?

Deux conceptions de la même grandeur et de la même nature préoccupent en ce moment notre monde scientifique et commercial : l'une est la jonction des deux océans par l'isthme américain, l'autre la jonction de la mer Indienne et de la Méditerranée, par l'isthme de Suez.

Certes, le percement de l'isthme américain présente, de l'aveu de tous, des difficultés bien autrement considérables que le percement de l'isthme de Suez. Cependant, le premier de ces projets n'a pas rencontré les controverses, les négations passionnées qui cherchent à faire obstacle au second. Aujourd'hui, la possibilité d'une communication maritime, directe entre les deux côtes américaines, est universellement acceptée. Elle a pour elle l'assentiment de l'opinion et de la science, et de plus l'autorité de S. M. l'Empereur des Français.

Je ne serais pas étonné que votre correspondant lui-même ne fût, sur ce point, de l'avis universel.

Or, si de ces deux entreprises la plus difficile est praticable, comment la plus facile serait-elle impossible?

Mais, il faut bien l'avouer, c'est une des tristesses et des infirmités de l'esprit humain, que jamais rien de bon et de grand ne s'est fait sur la terre sans se heurter plus ou moins à ces natures chagrines ou envieuses, alarmistes ou découragées qui, par l'étroite et tracassière négation, cloueraient le monde sur l'immobilité.

C'est contre ces bornes de la négation passive que

otre Riquet a usé son génie et sa vie avant de pouvoir nrichir la France du canal du Languedoc.

C'est par l'influence de ces systèmes rétifs que Fulton vu, pendant un temps, repousser sa découverte, qui st maintenant l'aile de la guerre, du commerce, de la ivilisation, sur terre et sur mer.

La communication à travers l'isthme ne sera pas, dit otre correspondant, avantageuse au commerce, qui continuera à suivre la route du cap de Bonne-Espérance. insi donc, il est indifférent au temps, à la dépense, à la écurité du navigateur voulant atteindre deux points lonnés de faire 3,000 lieues ou 5 à 6,000 lieues. Bien lus, il *préférera* le trajet de 5 à 6,000 lieues à celui le 3,000. Pourtant, aujourd'hui, vos malles. vos dépêhes, vos passagers, vos marchandises légères ou préieuses choisissent exclusivement la voie de Suez pour rriver dans la mer de l'Inde, malgré les inconvénients l'un double transbordement, malgré les fatigues du voyage à travers l'Égypte et le désert. Et lorsque ces inconvénients seront supprimés, lorsque, par un large et court canal, les vaisseaux, les passagers, les marchandises de toute espèce pourront sûrement et rapidement communiquer d'une mer à l'autre, ils n'adopteraient pas la voie la plus prompte, la voie, dès à présent, préférée par tous ceux qui peuvent la suivre!

La navigation et le commerce n'accepteraient pas le chemin du canal de Suez! Votre correspondant n'a donc rien entendu des mille échos de la presse européenne, de la sollicitude avec laquelle tous les peuples maritimes suivent les progrès de notre œuvre; il n'a donc rien entendu des sympathies de la science et de l'opinion britanniques; il ne sait donc rien de l'intérêt que votre

Compagnie des Indes, la première, attache à l'exécution de ce projet ? — Je passe.

Suivant lui, l'opération serait désastreuse, les actionnaires s'y ruineraient.

Ce n'est pas l'avis des plus éminents, des plus puissants et des plus éclairés financiers de l'Angleterre et de l'Europe, car ils ont offert à l'entreprise le concours le plus efficace et le plus large, et déjà, comme je l'ai dit, au point de vue de ses finances, le sort de l'entreprise est assuré.

L'exécution du canal étant admise, les bénéfices se démontrent tout seuls, ils ne supportent pas la contestation. Ils sont attestés par l'intelligence et la conscience universelles.

Ils reposent :

Sur une concession de quatre-vingt-dix-neuf ans ;

Sur le mouvement de la navigation et des échanges déjà existants entre les deux parties les plus riches et les plus peuplées du globe ;

Sur le progrès commercial, résultat nécessaire du surcroît de rapidité et de facilité dans les rapports de la civilisation occidentale avec des populations de plus de 700 millions d'âmes parquées jusqu'ici dans leur isolement et leur barbarie ;

Sur l'importance des terres concédées à la Compagnie et dont la fertilité naturelle et célèbre n'attend, pour se renouveler, que les canaux d'arrosement compris dans les dépenses du devis ;

Sur la valeur des terrains de construction aux abords du canal et autour du port intérieur de Timsah, réservé à devenir une autre Alexandrie.

En assurant qu'il y a excès dans le prélèvement de 15 pour 100 sur les bénéfices nets attribué au gouvernement égyptien, votre correspondant me paraît peu conséquent avec lui-même. A quoi bon dispute-t-il sur les bénéfices, puisqu'il proteste qu'il n'y a point possibilité de bénéfices ? Qu'importe la quotité de chacun, si le total est une chimère ?

Pourquoi cette oiseuse objection, en l'état, si elle n'a pour unique objet de faire le vide des capitaux autour de l'exécution redoutée ?

Ou bien le correspondant n'est-il pas aussi certain de son fait qu'il voudrait le paraître ? Et ces bénéfices soi-disant chimériques lui semblent-ils, au fond de l'âme, assez importants et réels pour qu'ils vaillent la peine d'en prévoir et d'en mesurer la distribution ?

Le gouvernement égyptien s'est réservé une part fixe et invariable de 15 pour 100 sur les bénéfices nets. D'abord c'était son droit. Il était libre d'attacher à sa concession les réciprocités d'avantages qu'il jugeait utiles ou justes. A-t-il abusé de ce droit ? Prenons pour exemple la France. En concédant ses chemins de fer aux Compagnies, le Gouvernement français s'est réservé le partage des bénéfices, quels qu'ils fussent, du moment qu'ils s'élèveraient au-dessus de 8 pour 100. Je n'hésite pas à déclarer que, pour le canal maritime de Suez, je préfère les conditions égyptiennes.

Mais ces avantages eux-mêmes accordés par la Compagnie sont loin d'être sans compensation, et si, d'un côté, le gouvernement égyptien participe à ses profits, de l'autre il lui prodigue ses dons. En outre de l'exploitation d'un privilége de quatre-vingt-dix-neuf ans :

Il lui assure la mise en possession gratuite de tous les

terrains que doit couvrir la ligne du canal et la jouissance de tous ceux qui le borderont.

Il lui accorde la jouissance de toutes les terres du domaine public qui pourront être arrosées, c'est-à-dire portées à toute la puissance de leur fécondité par les deux canaux de dérivation du Nil au lac Timsah, de Timsah à Suez.

Il lui garantit la libre entrée de tous les instruments, matériaux, machines, matières premières de toute espèce nécessaires à son œuvre.

Il prend à sa charge la plus grande partie des frais concernant les études et les opérations préliminaires du canal ; il a fait et il continue de faire des avances importantes.

Tant de priviléges et de faveurs sont-ils donc trop payés par une association du donateur, jusqu'à concurrence de 15 pour 100, aux bénéfices nets de l'entreprise qui lui doit toutes ces abondantes semences d'un avenir fécond ?

Je vais plus loin, monsieur l'éditeur ; je prétends que la seule valeur des terres concédées, après l'établissement des canaux d'eau douce, et c'est par là qu'on doit commencer, représentera un capital correspondant au moins au fonds social à verser pour l'achèvement de toutes les parties du projet.

La Compagnie reçoit donc du gouvernement égyptien beaucoup plus qu'elle ne lui donne et elle devra au vice-roi, non des récriminations, mais de la reconnaissance.

Je crois avoir répondu, monsieur l'éditeur, à tout ce qu'il y a d'essentiel ou d'important dans les affirmations qui vous ont été transmises. Votre correspondant s'attache aussi à faire à ma publication sur le percement de l'isthme de Suez une guerre de détails et de chicanes statistiques.

Il ne m'est pas possible d'engager dans ces escarmouches sans intérêt cette discussion déjà trop longue. Je me contente de maintenir mes chiffres ; si l'on insiste, je serai prêt à prouver que les erreurs ne sont pas de mon côté.

Toutefois, il est encore certaines considérations de votre correspondant auxquelles je crois devoir une mention et une réfutation rapides.

Parmi les motifs qu'il allègue pour l'impraticabilité de l'entreprise, il prétend que, dans les plans, rien n'a été prévu pour assurer l'eau et la subsistance au corps des travailleurs qu'il faudra transporter sur l'isthme stérile et dépeuplé.

Évidemment votre correspondant n'a lu ni mon exposé ni l'avant-projet dressé par MM. les ingénieurs Linant et Mougel ; sinon il y aurait vu que cette nécessité était au contraire la première à laquelle on eût songé et pourvu. Les plans des travaux annoncent très-nettement que la première opération à entreprendre est d'attaquer la tranchée qui doit mettre le Nil en communication navigable avec l'isthme, et assurer ainsi à toute la ligne, non seulement l'eau douce et les provisions nécessaires, mais encore tous les moyens de navigation intérieure de nature à faciliter le service et le travail.

Le correspondant, qui semble aimer et chercher les occasions de signaler son hostilité contre le gouvernement égyptien, vous fait un tableau fort sombre, mais peu fidèle selon moi, du sort du travailleur indigène sous la main de l'administration et par la négligence des administrateurs. A quoi bon ce hors-d'œuvre ? L'administration égyptienne n'a rien à faire ici. Les ouvriers seront à la solde, sous la sollicitude et la responsabilité de la Compagnie universelle, administrée et dirigée par des Européens.

Le correspondant, toujours possédé du besoin de trouver le percement impossible, s'évertue à craindre que, si les terres de l'isthme sont légères à la surface, elles ne se transforment, en les creusant, en pierres à chaux et en lits de cailloux. Cela même serait loin d'être une difficulté insurmontable. Sur quelle raison ou quelle vraisemblance repose toutefois cette hypothèse ? Sur aucune ; je me trompe, sur une seule : Il prétend qu'il n'a pas été fait de sondages dans l'isthme, et s'il n'en a pas été fait, c'est qu'incontestablement leurs résultats ne devaient pas être favorables au but des propagateurs du projet (*to the purpose of the projectors*).

La réponse est facile et elle sera péremptoire.

De nombreux sondages ont été opérés sur l'isthme à plusieurs reprises. M. Figari, notamment, géologue italien distingué, a été employé plusieurs années à cette spécialité de travaux, et je possède de lui sur cette question même un mémoire intéressant.

En outre, les ingénieurs du vice-roi ont proposé de les renouveler. En conséquence, il se trouve actuellement dans le désert trois brigades d'ingénieurs. La première opère les sondages sur la ligne désignée du canal, la seconde est occupée à marquer cette ligne sur le terrain, la troisième relève les nivellements détaillés de la ligne. Les travaux sont conduits de manière à pouvoir présenter, sur les lieux, à la Commission scientifique internationale, toute la série des opérations et des renseignements recueillis.

Cette fois, votre correspondant sera-t-il rassuré ? Mais n'eût-il pas été rassuré bien plus tôt, si, étant dans le pays, au lieu de sonner l'alarme, il se fût d'abord renseigné ?

Ce ne sont point là d'ailleurs les seules erreurs que je lui reproche. Ce n'est pas la première fois qu'il emploie l'immense publicité de votre honorable journal à propager les idées fausses sur des questions et des faits d'une haute portée.

Il vous écrivait, par exemple, le 9 septembre dernier, que le vice-roi d'Égypte se rendait en Europe, afin de combattre, à Paris et à Londres, le mauvais effet des plaintes portées contre lui par le Sultan auprès des puissances occidentales.

Jamais le Sultan n'a fait exprimer ni aux puissances occidentales ni à aucune cour les sentiments qu'on lui prête envers S. A. Mohammed-Saïd-Pacha. J'en ai des preuves nombreuses; j'en peux citer sans indiscrétion qui me sont personnelles.

J'ai eu l'honneur, il y a peu de temps, d'être reçu en audience particulière par S. M. le Sultan; je suis parfaitement en mesure d'affirmer que Sa Hautesse regarde Mohammed-Saïd-Pacha comme un des plus dévoués appuis de sa couronne, et que cette opinion est partagée par tous ses conseillers.

Je suis en mesure d'affirmer que jamais vassal n'a été en meilleurs termes avec son suzerain, et que le récit de votre correspondant est une invention non-seulement sans fondement, mais même sans vraisemblance.

En effet, toute cette fable n'est-elle pas construite sur l'indifférence prétendue qu'aurait montrée le vice-roi à soutenir son souverain dans la guerre actuelle ?

Il suffit de rappeler ce qu'a fait l'Égypte en ces conjonctures.

Dès son avénement au pouvoir, Mohammed-Saïd-Pacha s'empressa d'expédier à Constantinople dix mille hommes

de ses meilleures troupes. Depuis le commencement de la guerre, le corps égyptien a été successivement porté à trente-sept mille hommes. Le vice-roi joignait en même temps sa flotte à celle de Constantinople, et le désastre de Sinope a révélé au monde le courage de ses marins, avant que les défenses de Silistrie et d'Eupatoria eussent fait admirer la discipline et le dévouement de ses soldats. Les ordres du jour d'Omer-Pacha, les proclamations du Sultan lui-même, ont rendu justice aux services de cette armée. La presse de France et d'Angleterre a parlé plus d'une fois avec honneur de ses exploits. Tout récemment encore un corps égyptien appuyait la cavalerie du général d'Allonville dans le brillant combat livré à la cavalerie russe.

L'envoi de trente-sept mille hommes d'élite, le secours d'une flotte, l'avance de son tribut, voilà les efforts qu'a faits l'Égypte, sous le gouvernement actuel, pour soutenir l'honneur et l'indépendance de l'empire ottoman. Le divan n'a donc pas lieu de se plaindre et, je le répète, il est pleinement satisfait.

Il serait déplorable, monsieur l'éditeur, que la presse de l'Europe fût trompée sur les intentions et les actes du prinee éclairé qui gouverne l'Égypte, non point comme un simple pacha de Damas ou de Smyrne, ainsi que le prétend votre correspondant, mais en vertu d'un droit héréditaire garanti par des traités internationaux.

Votre correspondant, qui se taisait sur les scandales du prédécesseur du vice-roi actuel, sur les désordres et les gaspillages de son gouvernement, semble prendre à tâche de décrier par système le prince qui travaille aujourd'hui à réparer ces fautes. Il suffit à sa défense d'énumérer les progrès et les réformes qui ont déjà signalé sa courte administration.

Dès la première année, il a rendu la liberté au commerce ; il a supprimé les douanes intérieures ; il a détruit l'impôt en nature, source principale de l'oppression des fellahs ; il a rétabli l'équilibre dans les finances ; il a rempli religieusement les obligations que lui avait léguées le gouvernement précédent ; il a satisfait aux réclamations des agents étrangers ; il a décrété l'achèvement à ses frais du chemin de fer d'Alexandrie à la mer Rouge ; il a proposé à l'Europe le percement de l'isthme de Suez.

De pareils résultats peuvent braver les atteintes du dénigrement ou de la mauvaise humeur.

Empêcher, c'est la puissance et le recours des natures vulgaires ; marcher et prêter son concours aux hommes de bonne volonté, c'est le propre des esprits élevés et généreux. Je dois, monsieur, ce témoignage public à votre estimable journal, que, le premier, il a aidé de sa sympathie et de son initiative l'entreprise qui sera un des plus beaux titres de notre siècle auprès de la postérité, et l'éternelle gloire du prince qui l'a conçue et est prêt à la faire exécuter.

Aujourd'hui, l'opinion européenne tout entière s'est émue pour le succès de cette œuvre ; elle vous tiendra compte certainement de l'impartialité et de la haute intelligence que vous aurez mises à la seconder, et je sais que ce sera là votre meilleure récompense.

Veuillez agréer, monsieur l'éditeur, etc...

LXIII

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(Suite du Journal.)

Malte, 13 novembre 1855.

Nous nous sommes embarqués à Marseille sur l'*Osiris*, nom de bon augure en Égypte, car il représentait dans l'antiquité le bien et la fécondité de la terre par la régularité des eaux du Nil.

Voici notre personnel :

MM. Mac Clean, Conrad, Renaud, Lieussou, Larousse, Barthélemy Saint-Hilaire, Linant, Mougel, mon fils Charles-Aimé, M. et Mme Lafosse, M. Senior, l'ami de M. Ellice qui m'a si bien accueilli à Londres, Mme Senior, MM. Jobez et Jacquesson, amis de Saint-Hilaire.

Je reçois ici la lettre suivante de M. Ruyssenaers :

Dès que vous arriverez dans le port d'Alexandrie, Hafouz-Pacha, ministre de la marine, Kœnig-Bey, secrétaire des commandements de Son Altesse, et moi, nous viendrons à bord avec des embarcations du gouvernement pour recevoir et faire débarquer la Commission et vos compagnons de voyage. Au quai, vous trouverez les voitures de Son Altesse pour conduire tout le monde à l'hôtel où les logements ont été préparés par ordre du vice-roi. On s'occupe au Caire et à Suez de vos installations, on fait les arrangements pour le voyage dans la haute Égypte et dans le désert. Les ordres sont donnés afin qu'un convoi soit préparé pour vous seul, le jour de votre arrivée, car le vice-roi désire vous voir d'abord en particulier, probablement pour s'entendre avec vous avant de recevoir la Commission.

Sur le Nil, branche de Damiette,
19 novembre 1855, 50e anniver-
versaire de ma naissance.

Hier, à trois heures, je partais d'Alexandrie par le chemin de fer, et, à sept heures, j'étais à Kaferleïs où m'attendait un bateau à vapeur pour me conduire au barrage. Ce matin, je rencontrai le vice-roi qui venait au-devant de moi avec son escadrille de bateaux à vapeur. Il fit stopper, m'envoya son canot, et lorsque je fus à son bord il se jeta dans mes bras et m'embrassa très-cordialement. Il était visiblement ému. Ses premières paroles furent des plus affectueuses. Je déjeunai avec lui ; nous restâmes en conversation pendant quatre heures. Tout notre plan d'opérations futures a été concerté comme je pouvais le désirer. Il veut que les membres de la Commission et mes compagnons de voyage soient ses hôtes, il leur réserve le meilleur accueil et la plus splendide hospitalité.

Pendant nos excursions, il enverra quelqu'un de confiance à Constantinople pour presser la ratification. Il approuve mon projet de cahier des charges et de statuts. Enfin il est très-satisfait de la conduite de l'affaire. Tout marche donc pour le mieux.

LXIV

A M. THOUVENEL, AMBASSADEUR DE FRANCE
A CONSTANTINOPLE.

Caire, 22 novembre 1855.

Je vous transmets une note sur la marche suivie par la Commission internationale depuis son arrivée en Égypte. Nous partons demain en bateau à vapeur pour remonter le Nil jusqu'à la première cataracte.

Dès que la Commission aura terminé ses investigations, et qu'elle sera en mesure de faire connaître au vice-roi son opinion définitive sur la possibilité de la jonction des deux mers, sauf à rédiger ensuite en Europe le programme complet des travaux, Son Altesse m'a exprimé son intention d'envoyer à Constantinople Edhem-Pacha, ministre des affaires étrangères, qu'elle a bien voulu adjoindre à la Commission internationale et qui va suivre tous ses travaux. Edhem-Pacha n'est pas étranger à la science de l'ingénieur qu'il a étudiée en Angleterre et en France. Depuis trente ans, il s'est trouvé successivement à la tête des administrations de l'instruction publique et des travaux publics en Égypte. Il aura pour mission de presser auprès de la Porte la ratification du Sultan pour la concession du canal de Suez, qui doit être exécuté par une compagnie financière universelle.

Le vice-roi a donné à l'avance, devant moi, à Edhem-Pacha, des instructions verbales dans les termes suivants :

Lorsque vous aurez remis à la Porte mes lettres officielles, vous direz combien il est important pour la dignité de l'empire

et comme témoignage de sa résolution de maintenir so● indé-
pendance intérieure, de m'accorder l'autorisation que j'ai sol-
icitée depuis un an et qui a été admise en principe par le
ivan. Ce juste désir de faire preuve d'indépendance intérieure
peut raisonnablement rencontrer aucun obstacle sérieux de
part des puissances qui se sont réunies pour défendre l'in-
pendance extérieure de l'empire. Je ne demande pas que
pprobation réclamée me soit envoyée clandestinement; je
suis qu'un simple pacha, et cependant, après avoir annoncé
bliquement mon projet à tous les représentants des puis-
nces étrangères, personne ne s'est avisé de me faire des
servations, je n'ai reçu au contraire que des félicitations.
ue l'on agisse de même à Constantinople, et si par hasard
n rencontrait quelque opposition, que l'on demande de for-
uler par écrit les motifs d'une telle opposition. Il faut en
ir, et du moment où la science européenne aura démontré
possibilité de l'entreprise, il ne faut pas attendre que l'opi-
on de l'Europe se soulève contre des résistances injustifiables
contre une attitude passive tout-à-fait propre à donner
ison à ceux qui se refusent à croire qu'il puisse exister chez
us, pour le présent ou pour l'avenir, des éléments d'initia-
ve et de vitalité nationales.

Vous jugerez sans doute utile de faire connaître au
ouvernement de l'Empereur, en lui donnant votre opi-
nion, la phase nouvelle dans laquelle va entrer l'affaire
du percement de l'isthme de Suez. Je vais de mon côté en
informer M. le comte Walewski, par l'intermédiaire de
notre ami M. Sabatier.

NOTE JOINTE A LA LETTRE CI-DESSUS.

La Commission internationale pour le percement de l'isthme de Suez est partie de Marseille le 8 novembre. Arrivée à Alexandrie le 18 et passant trois jours dans cette ville, elle a fait des excursions à l'est et à l'ouest

pour étudier la nature des rochers et celle des sables qui s'étendent sur toute la côte jusqu'aux embouchures du Nil. La Commission a élu pour son président M. Conrad, ingénieur hollandais. Le 23, elle était accueillie avec distinction et cordialité par S. A. le vice-roi d'Égypte au camp du barrage où les troupes égyptiennes, qui ont parfaitement manœuvré, reçoivent leur instruction, sous la direction personnelle du prince. Consultée par lui sur divers travaux qu'il exécute ou qu'il médite pour la canalisation intérieure du pays, elle doit se rendre d'abord dans la haute Égypte et remonter jusqu'à la première cataracte. Elle descendra ensuite au Caire pour se transporter à Suez et se livrer à l'exploration scientifique de l'isthme jusqu'à Péluse. Pendant ce temps, des agents spéciaux continuent sur la ligne du canal maritime les nivellements, la pose des jalons et les sondages qui, terminés déjà dans la majeure partie du tracé, présentent les résultats les plus satisfaisants. D'autres agents travaillent également à l'exploration hydrographique du golfe de Péluse où le canal doit déboucher. En un mot, la Commission internationale, aidée par la munificence de Mohammed-Saïd-Pacha, qui n'a rien épargné pour faciliter ses études, les poursuit aussi activement qu'on peut le désirer, et le moment approche où elle sera en mesure de prononcer son jugement définitif sur l'entreprise qui excite à un si juste titre l'intérêt de l'Europe.

LXV

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(*Suite du Journal.*)

Caire, 27 novembre 1855.

Après avoir écrit le 19 et vous avoir rendu compte de ma première entrevue avec le vice-roi, nous sommes descendus ensemble dans son pavillon du barrage ; c'est dans ses propres appartements qu'il m'a fait préparer deux chambres. Du matin au soir, pendant trois jours, nous ne nous sommes pas quittés ; vous pensez bien que le temps a été utilement employé et que nous avons pu à loisir passer et repasser en revue toutes les questions du présent et de l'avenir du canal. Cet excellent prince, dont l'instruction est très-variée et qui a une merveilleuse mémoire, m'a en outre longuement entretenu des détails de son gouvernement, de tout ce qu'il avait fait dans l'intérêt du pays depuis mon départ, du personnel de ses administrations, des difficultés qu'il rencontre de la part de ceux qui le servent, et qui, pour la plupart, au lieu de faire leur devoir, ne cherchent qu'à s'enrichir. Il m'a avoué que le découragement l'avait plusieurs fois saisi et qu'il avait pensé à abandonner le pouvoir. « Comprenez ce qu'il y a de désolant, me disait-il, dans cette situation d'un homme qui veut le bien et qui, par le fait des instruments dont il est obligé de se servir, reconnaît que l'histoire peut l'accuser un jour avec raison d'avoir fait le mal. J'ai beau faire la leçon à mes fonctionnaires turcs, très-peu se persuadent qu'ils doivent s'identifier avec le pays dans la

prospérité duquel ils puiseront leur propre bien-être. Ils continuent à vouloir traire la vache sans la soigner et sans vouloir lui donner à manger. Il n'y a jamais rien de trop pour eux; mais lorsqu'il s'agit du malheureux fellah, c'est autre chose. Je viens de chasser de chez moi un de mes secrétaires turcs. Imaginez-vous que ce coquin, auquel j'avais donné l'ordre d'écrire une décision qui accordait une modeste pension à un soldat égyptien mutilé en Orient, eut l'audace de me dire que cette somme était trop forte pour cet homme. L'autre jour encore, je fus informé qu'un vieux maître forgeron de l'arsenal, qui a servi pendant quarante ans et qui a formé un grand nombre d'excellents ouvriers, en était réduit, aveugle qu'il est depuis dix ans, à devoir son existence à la charité de ses anciens élèves. Il sollicitait une pension qui ne venait jamais. Le président du conseil du Caire, mon lieutenant, ce traître d'Hassan-Pacha, trouvait que le pauvre diable n'était pas dans son droit, parce qu'il n'avait eu pendant son service que des salaires journaliers et non un traitement annuel! »

J'ai réconforté mon cher prince en lui rappelant tout ce qu'il avait déjà fait depuis un an, en lui citant les hommes honnêtes, modestes et dévoués qui pourraient le seconder. — « Avec des intentions et un but aussi nobles, vous ne pouvez manquer de réussir, ai-je ajouté. Vous ne pouvez pas tout faire à la fois, mais avec de la persévérance vous sortirez bientôt de cette situation qui paraît encore difficile et compliquée. »

Le soir, au dîner, comme il remarquait que je mangeais fort peu, je lui dis que je réfléchissais à tout ce qu'il m'avait raconté et que j'étais affligé de ces moments de découragement dont il m'avait parlé. Ce fut alors son tour de me rassurer. Il reprit son ancien entrain. Ce que je lui

ipportai de la renommée qui s'attachait désormais à son om par la grande entreprise du percement de l'isthme e Suez, cette arrivée de la Commission internationale enue en Égypte à son appel, l'avaient tout à fait remonté. continua à me montrer pendant les jours suivants une onfiance touchante.

Je vous envoie une copie de la lettre que j'écris à . Thouvenel, à Constantinople; j'en donne également ommunication à mon frère Théodore, afin qu'il fasse art au comte Walewski et à Benedetti des résolutions du ice-roi.

C'est le 23 que j'ai présenté au vice-roi la Commission. 'accueil a été on ne peut plus gracieux. Tous ces messieurs en ont été enchantés. Le vice-roi s'est montré plein 'à-propos spirituels dans ses conversations avec eux. omme je lui disais qu'il traitait les membres de la Comnission comme des têtes couronnées, il répondit imméiatement : — « Il en doit être ainsi, car ce sont des têtes ouronnées par la science. » Il les invita à déjeuner tous vec lui. Il engagea en même temps Kœnig-Bey, son ancien récepteur, devenu son secrétaire des commandements, a e mettre à table et le leur présenta en disant: « Il m'a ouvent mis au pain sec et à l'eau, mais je ne le lui ends pas. »

Nous nous embarquons demain pour la haute Égypte ur un bateau à vapeur dont l'installation est très-confortable.

Sur le Nil, 27 novembre 1855.

L'accueil fait par le vice-roi à la Commission, la large béralité avec laquelle il a pourvu à tout ce qui peut aciliter ou embellir notre voyage, dépassent tout ce que je

pouvais espérer. Cette réception, outre l'agrément dont nous jouissons, est du meilleur effet moral pour l'entreprise, car elle montre aux yeux de tous l'appui chaleureux du vice-roi. Le chemin fait depuis un an est immense; vous comprendrez la satisfaction que je ressens en voyant se dérouler peu à peu avec succès les diverses phases du plan que j'avais formé.

Nous sommes tous contents de notre nouveau compagnon de voyage, M. de Negrelli; c'est un homme comme il faut, il a l'habitude du monde; nos relations sont agréables. Il m'a fait part des lettres qu'il a déjà écrites du Caire à son gouvernement. Il insiste sur la nécessité de ne pas faire intervenir la diplomatie autrement que pour prêter ses bons offices et encourager la Porte à donner directement son approbation au projet du vice-roi. Les travaux des ingénieurs qu'il avait envoyés en 1846 dans le golfe de Péluse sont fort intéressants. Ils consistent en une douzaine de plans fort détaillés donnant les sondages, les coupes et les pentes des fonds sous l'eau depuis le rivage jusqu'à une certaine distance en mer. Il est convaincu, d'après les observations faites pendant plusieurs mois consécutifs, qu'il y a peu de mouvements de sable dans la baie où le mouillage est très-bon, puisqu'il a permis, en mars, avril et mai, au brick de guerre qui portait les ingénieurs autrichiens d'y rester ancré continuellement, sans aucun inconvénient. Leurs opérations se vérifient dans ce moment et se complètent par les soins de M. Larousse, ingénieur hydrographe de notre marine, mis à ma disposition par son ministre, et de M. Hommet, lieutenant de vaisseau, officier instruit et distingué, que M. Albert Rostand, directeur des services maritimes des Messageries impériales, m'a permis d'employer. Ainsi, plus nous avan-

ons dans l'examen des questions relatives à ce grand travail du percement de l'isthme qui paraissait inabordable tant d'esprits, plus l'on trouve que la bonne nature nous offre de facilités.

Un nouveau rapport qui nous a été envoyé par l'ingénieur chargé des sondages sur le parcours projeté du canal continue à indiquer les résultats les plus favorables, résultats conformes d'ailleurs à l'opinion exprimée à l'avance par M. Élie de Beaumont.

M. Mac-Clean, l'ingénieur anglais qui a remplacé Rendel tombé malade, dont la science et l'honorabilité attestées par M. Ch. Manby se confirment tout à fait, n'est pas celui de nos ingénieurs qui montre le moins d'enthousiasme pour le succès de l'entreprise.

M. Conrad, l'ingénieur hollandais, a été élu par ses collègues président de la Commission. C'est un homme excellent, fort instruit, dont nous faisons beaucoup de cas.

Il est inutile de vous parler de nos compatriotes MM. Renaud et Lieussou, que vous connaissez. On aurait cherché pendant longtemps que l'on n'aurait pas trouvé mieux.

Devant Thèbes, 1er décembre 1855.

Nous avons visité ce matin les ruines de Dendérah. Le temple est dédié à Hathôr, la Vénus égyptienne. Il est moderne comparativement aux autres monuments de l'Égypte, puisqu'il ne date que de Cléopâtre et de l'époque romaine. Champollion a dit en le voyant :

Je n'essaierai point de décrire l'impression que nous fit le grand propylon et surtout le portique du grand temple; on peut bien le mesurer, mais en donner une idée, c'est impossible. C'est la grâce et la majesté réunies au même degré.

Nous avons éprouvé la même sensation.

Le portique ou vestibule du temple a dix-huit colonnes de soixante pieds de haut et de vingt-un pieds de circonférence. Depuis la base jusqu'au chapiteau, elles sont couvertes d'hiéroglyphes ainsi que toutes les murailles intérieures et extérieures; du vestibule, on passe dans une première salle donnant entrée, à droite et à gauche, à plusieurs chambres, couloirs et escaliers conduisant à la plate forme; après la première salle, s'en trouve une autre moins grande qui représente le chœur de nos cathédrales, close par des murs toujours couverts d'hiéroglyphes et autour de laquelle règne un couloir; derrière le couloir sont des corridors étroits dont les sculptures sont admirablement conservées et où le portrait de Cléopâtre est reproduit sur chaque pierre; dans l'une de ces sculptures elle est représentée couchée et venant de donner le jour à Césarion, le fils qu'elle avait eu de Jules César. La figure de Cléopâtre répond à sa réputation de beauté, et l'on peut comprendre qu'après avoir été deux fois veuve de ses deux frères, elle ait fait la conquête du conquérant César, et ait, ensuite, régné en souveraine sur le cœur d'Antoine dont les désastres et la mort amenèrent cette fin tragique si souvent reproduite par nos peintres. La gravure que j'ai dans mon cabinet de La Chénaie donne une très-fausse idée de la célèbre et dernière descendante des Ptolémées.

Maintenant nous sommes devant Thèbes, à quelques pas de Louqsor. Après le dîner, je suis descendu seul sur le bord du fleuve; je voyais, dans l'ombre, des colonnades, des portiques, je n'ai pu résister au désir de m'en approcher et j'ai pu admirer, à la lueur des étoiles, une suite de colonnes plus hautes et plus grosses que celles de Den-

dérah, des portiques, des temples et le *frère* de l'obélisque de la place de la Concorde. Je suis revenu à bord rendre compte de mon excursion à mes compagnons de voyage : mon fils Charles-Aimé a été immédiatement avec eux jouir du spectacle. Nous visiterons tout cela demain matin de bonne heure ; nous déjeunerons sur notre bateau à vapeur, et vers onze heures on nous amènera des montures pour nous rendre à Karnac, où il y a beaucoup à voir.

M. et Mme Lafosse sont toujours dans l'enchantement de leur voyage. Mme Lafosse est très-contente des chevaux du pays, la promenade de ce matin à Dendérah lui a fait grand plaisir. Pour Mme Senior, elle n'aura de satisfaction complète que quand elle verra un crocodile ; nous avons plusieurs fois passé par des endroits où l'on en voit beaucoup habituellement, mais malheureusement il paraît que les roues des bateaux à vapeur les épouvantent et leur font chercher un refuge au fond du Nil. Cet animal sacré de l'ancienne Égypte s'effraie de la civilisation moderne ; il devait, en effet, préférer la nourriture que lui jetaient les prêtres d'un des temples de Thèbes, au sifflement aigu de la machine à vapeur qui annonçait ce soir notre apparition à l'une des cent portes de l'aînée des villes du monde.

Nous plaisantons Mme Senior sur son désir immodéré de crocodile. Mme Lafosse, qui partage un peu ce désir, a promis au pilote cinq francs pour le premier crocodile qu'il lui ferait voir. Les Égyptiens de l'antiquité appelaient cet amphibie champsah, les Arabes l'appellent timsah ; c'est le nom, comme vous savez, de notre futur port intérieur du canal de Suez. Dendérah et Thèbes ne me font pas oublier mon cher canal, car, sous ce rapport, je suis un ruminant.

En quittant Thèbes, 4 décembre 1855.

Notre première journée à Thèbes (le 2) a été consacrée à la visite des monuments de la rive droite, à Louqsor et à Karnac. Ceux de Louqsor consistent en une suite de temples ou palais dont le premier fondateur a été le pharaon Aménophis-Memnon III, il y a environ 3,500 ans. La dédicace de ces temples a été traduite par Champollion, elle vous donnera une idée du style hiéroglyphique; la voici :

La vie! l'hôrus puissant et modéré, régnant par la justice, l'organisateur de son pays, celui qui tient le monde en repos, parce que, grand par sa force, il a frappé les barbares; le roi seigneur de justice, bien-aimé du soleil, le fils du soleil, Aménophis, modérateur de la région pure (l'Égypte) a fait exécuter ces constructions consacrées à son père Aménon (la plus grande divinité égyptienne) le dieu seigneur des trois zones de l'univers, dans l'oph du midi (c'est-à-dire la partie méridionale de Thèbes); il les a fait exécuter en pierre dures et bonnes, afin d'ériger un édifice durable; c'est ce qu'a fait le fils du soleil, *Aménophis*, chéri d'Ammon-Ra.

Les premiers monuments de Louqsor ont été augmentés ou restaurés par les successeurs d'Aménophis III jusqu'à l'origine de la domination des Grecs, sous le règne d'Alexandre, fils d'Alexandre le Grand.

Dans l'une des salles, on voit une suite de bas-reliefs représentant la femme du pharaon Thoutmosis IV. D'abord le dieu Thoth lui annonce qu'Ammon lui a accordé un fils; ensuite la même reine, dont l'état de grossesse est indiqué, est conduite par Hathôr (Vénus) vers la chambre d'enfantement (le mammisi); plus loin elle est placée sur un lit, mettant au monde le roi Aménophis; des femmes

soutiennent la gisante, et des génies divins, rangés sous le lit, élèvent l'emblème de la vie vers le nouveau-né. La reine nourrit le jeune prince. Le dieu Nil peint en bleu (le temps des basses eaux) et le dieu Nil peint en rouge (le temps des hautes eaux ou de l'inondation), présentent le petit Aménophis, ainsi que d'autres enfants divins, aux grandes divinités de Thèbes; le royal enfant dans les bras d'Ammon-Ra qui le caresse. On voit encore le jeune roi institué par Ammon-Ra; les déesses protectrices de la haute et de la basse Égypte lui offrant les couronnes, emblèmes de la domination sur les deux pays; enfin Thoth lui choisissant son grand nom : *Soleil, seigneur de justice et de vérité.*

Des constructions qui se trouvent derrière la grande colonnade, dont je vous parlais dans ma dernière lettre et particulièrement les grands pylones, ainsi que les deux obélisques (dont l'un est à Paris) datent de Rhamsès le Grand (Sésostris), c'est-à-dire de trois mille deux cents ans. Les pylones sont d'immenses massifs en pierre de cinquante à soixante pieds de haut, dont les tableaux représentant Sésostris combattant et mettant en déroute ses ennemis, ont été souvent reproduits.

Nous rentrions à bord à dix heures. Des chevaux amenés de tous côtés, au nombre d'une trentaine, nous ont conduits l'après-midi à Karnac. Après une demi-heure de marche nous sommes entrés processionnellement dans la grande avenue des Sphinx qui sont en grande partie mutilés; nous passons sous l'immense porte sculptée dont la disposition, sans toutefois établir aucune comparaison, peut vous être indiquée par la citation de l'arc de triomphe de l'Étoile, et nous avons en face de nous une suite de monuments dont aucune description ne peut donner l'idée.

Comment, en effet, peut-on décrire l'impression causée par la grande salle de Karnac, où se tenaient les assemblées? Cette salle a cent quarante colonnes de soixante pieds de haut et de vingt-sept pieds de circonférence. Les sculptures, les couleurs sont admirablement conservées. Champollion écrivait à cette vue :

> Je me garderai bien de vouloir rien décrire, car, ou mes expressions ne vaudraient que la millième partie de ce que l'on doit dire en parlant de tels objets, ou bien si j'en traçais une faible esquisse, même fort décolorée, on me prendrait pour un enthousiaste, peut-être même pour un fou.

Il ajoute cependant :

> Dans ce palais merveilleux, j'ai contemplé les portraits des vieux Pharaons connus par leurs plus grandes actions, et ce sont des portraits véritables; représentés cent fois dans les bas-reliefs des murs intérieurs et extérieurs, chacun conserve une physionomie propre et qui n'a aucun rapport avec celle de ses prédécesseurs ou successeurs; là, dans des tableaux colossals, d'une sculpture véritablement plus parfaite qu'on ne peut le croire en Europe, on voit *Mandouëi* combattant les peuples ennemis de l'Égypte, et rentrant en triomphateur dans sa patrie; plus loin, les campagnes de *Rhamsès-Sésostris;* ailleurs *Sesonchis* traînant aux pieds de la trinité thébaine les chefs de plus de trente nations vaincues, parmi lesquelles j'ai retrouvé en toutes lettres *Ioudahamalek*, le royaume des Juifs ou de Juda. C'est là un commentaire à joindre au chapitre XIV du troisième livre des Rois, qui raconte, en effet, l'arrivée de Sesonchis à Jérusalem et ses succès.

Le royaume de Juda est personnifié par le portrait du roi Roboam, le même dont la Bible fait mention. La ressemblance de ce portrait avec la figure d'Isaac Pereire m'a singulièrement frappé : il doit certainement descendre en ligne directe du roi Roboam, qui vivait mille ans avant Jésus-Christ.

M. Mac-Clean a calculé que l'étendue du palais de Karnac est égale aux deux tiers de la gare du chemin de fer de Birmingham; chacun de ses côtés en longueur me paraît avoir mille mètres ou un quart de lieue. De là, on aperçoit dans la plaine, de l'autre côté du Nil, les deux colosses de Memnon et les temples de la rive gauche que nous devons visiter le lendemain.

M. Mac-Clean a fait un autre calcul; il dit qu'il se chargerait de faire élever en Europe un monument semblable à la plus grande pyramide de Gizeh pour vingt-cinq millions de francs; que le canal de Suez représentera un travail (en déplacement de terres et mouvement de matériaux) trente fois supérieur à celui de la pyramide et qu'il coûtera seulement huit fois ce qu'elle coûterait à bâtir aujourd'hui, c'est-à-dire deux cents millions.

Nous avons quitté le palais de Karnac par une seconde avenue de sphinx aboutissant à une ruine d'un petit temple qui était et est encore entouré d'eau par un large canal circulaire creusé de main d'homme. Là, le terrain est couvert de colosses renversés, de statues en basalte, parfaitement conservées; c'est de cet endroit surtout que l'on a tiré la plupart des statues placées dans les musées de l'Europe.

Nous nous sommes arrêtés au retour sous la colonnade de Louqsor où nous attendaient des Arabes marchands d'antiquités; chacun a fait ses acquisitions. J'ai pris pour mon compte, à l'intention de Victorinet, vingt-quatre feuilles de gros papier gris ayant reçu les empreintes de sculptures égyptiennes et les reproduisant fidèlement, plus trois pièces de toile de palmier trouvées dans des tombeaux. On en a découvert l'année dernière huit cents pièces dans un seul tombeau. C'est la même toile dont on se

servait pour faire des bandelettes et envelopper les momies.

Après notre dîner, le gouverneur de l'endroit nous avait fait disposer une salle de bal sur le rivage près duquel notre bateau à vapeur était amarré. Cette salle consistait en un tapis étendu à terre; elle était éclairée par quatre machallahs ou torches de bois résineux; le fond était garni par des Arabes accroupis; à gauche se tenaient les musiciens, au-dessous d'eux, cinq almées avec leur bouffon, et à droite étaient rangés des pliants qui attendaient le public européen.

Au sortir du dîner, dès que nous parûmes sur le pont, les danses commencèrent. M. Lafosse et M. Barthélemy Saint-Hilaire accompagnés des membres de la Commission, ainsi que de M. Senior, allèrent prendre place sur les pliants. Je restai sur le pont avec Mme Senior et Mme Lafosse; les costumes des almées et la lueur des torches qui se reflétaient dans l'eau devaient faire un meilleur effet de loin, à l'endroit où nous étions, que de près. Mme Senior n'a pas trouvé que la danse fût trop *shoking;* du reste comme vous le pensez bien, il avait été recommandé que les choses se passassent décemment.

Le lendemain matin (le 3), tout le monde était réveillé à cinq heures. La veille, on avait fait réunir les montures sur l'autre rive, et dès que nous les vîmes prêtes, nous descendîmes dans des bateaux qui nous conduisirent vers la partie occidentale de Thèbes.

Le premier monument que l'on visite en arrivant de ce côté est celui de Kourna. Cet édifice, quoique très-inférieur en étendue aux grandes et importantes constructions de Karnac, n'en frappe pas moins les yeux par sa magnificence, par la profusion des sculptures et par la

solidité des matériaux; il appartient aux temps pharaoniques et remonte à l'époque la plus glorieuse dont les annales égyptiennes aient conservé le souvenir. Beaucoup de débris sont épars sur le sol à l'entour et attestent l'existence de monuments encore plus anciens.

Les bas-reliefs qui décorent l'intérieur du portique et l'extérieur des trois portes par lesquelles on pénètre dans les appartements du palais représentent Menephta Ier et plus souvent Rhamsès le Grand, rendant hommage aux divinités de l'Égypte ou recevant de la munificence des dieux les pouvoirs royaux et les dons qui devaient embellir leur vie mortelle. On remarque une série de petits tableaux dans lesquels sont figurés alternativement les dieux qui président au fleuve Nil et les déesses protectrices de la terre d'Égypte, pendant chaque mois de l'année, présentant à Rhamsès le Grand tous les produits de la terre et des eaux.

La porte du milieu donne entrée dans une salle de cinquante pieds de long sur trente-cinq de large; des colonnes soutiennent le plafond subsistant encore en grande partie avec ses hiéroglyphes coloriés.

Champollion dit qu'une des inscriptions contient la dédicace du palais faite par Menephta Ier. Une seconde inscription apprend que cette salle était le lieu où se tenaient les assemblées religieuses et politiques et où siégeaient les tribunaux de justice. Elle avait, dans de plus petites proportions, la destination de ces vastes salles des grands palais de Thèbes, soutenues par de nombreuses rangées de colonnes. Toutes portaient, dit Champollion, le nom de *manôskh* dans les inscriptions sculptées sur leur plafond, c'est-à-dire le *lieu de la moisson*, et par suite le *lieu où l'on mesure les grains*.

réservé de tout temps par les Égyptiens aux salles les plus vastes de leurs édifices publics.

Nous avons pu voir qu'aujourd'hui encore on mesurait des grains appartenant au gouvernement sous les colonnades du vieux palais de Louqsor.

Un de nos conducteurs, vieillard qui avait accompagné Champollion et qui m'a montré un certificat donné de mon temps par M. Mimaut, m'indiquait sur les murailles les tableaux qui avaient plus particulièrement été étudiés par notre illustre compatriote, dont la mort prématurée a été une grande perte pour la science. Il m'a montré un endroit où l'on a figuré l'enfance de Rhamsès le Grand, en représentant le jeune roi embrassé par la mère divine, *Mouth*, qui lui offre le sein. La légende porte textuellement :

> Voici ce que dit *Mouth*, dame du ciel : Mon fils chéri qui m'aime, seigneur des diadèmes, Rhamsès chéri d'Ammon, moi qui suis ta mère, je me complais dans tes bonnes œuvres, nourris-toi de mon lait.

Une autre composition analogue est sculptée sur la paroi opposée : la déesse *Hâtor* (Vénus) nourrit le roi Manephta Ier et lui adresse les mêmes paroles.

Après la visite de Kourna, nous avons repris nos montures et nous sommes entrés dans la vallée qui conduit aux tombeaux des rois creusés sous la montagne. C'est bien la vallée de la mort et de la désolation, on n'y trouve ni un brin d'herbe ni un être vivant. Des quartiers de roches, des pierres détachées des montagnes, à droite et à gauche, et au-dessus de la tête un soleil qui, au mois de décembre, était à peine supportable. Après une heure de marche nous avons été bien récompensés par la visite

au tombeau découvert en 1815 par Belzoni. C'était, de l'avis unanime, ce que nous avions encore vu de plus intéressant. A la suite de cette visite, un excellent déjeuner nous attendait à l'entrée d'un autre tombeau, et, le déjeuner terminé, j'ai fait à mes compagnons la lecture d'un chapitre de Champollion, dont je vais vous donner quelques extraits :

..... Les détails topographiques, donnés par Strabon, ne permettent pas de chercher ailleurs que dans la vallée de Biban-el-Molouk l'emplacement des tombeaux des anciens rois... C'était la nécropole royale, et l'on avait choisi un lieu parfaitement convenable à cette triste destination . . . . On n'a suivi aucun ordre ni de dynastie, ni de succession dans le choix de l'emplacement des diverses tombes royales; chacun a fait creuser la sienne sur le point où il croyait rencontrer une veine de pierre convenable à sa sépulture et à l'immensité de l'excavation projetée. Il est difficile de se défendre d'une certaine surprise, lorsque, après avoir passé sous une porte assez simple, on entre dans de grandes galeries ou corridors couverts de sculptures parfaitement soignées, conservant en grande partie l'éclat des plus vives couleurs, et conduisant successivement à des salles soutenues par des piliers encore plus riches de décorations, jusqu'à ce qu'on arrive enfin à la salle principale, celle que les Égyptiens nommaient la salle dorée, plus vaste que toutes les autres et au milieu de laquelle reposait la momie du roi dans un énorme sarcophage de granit.

Voici la description du premier tombeau que nous avons visité, celui du pharaon Rhamsès, fils et successeur de Meïamoun, qui vivait il y a 3,100 ans.

Je continue d'après Champollion :

Le bandeau de la porte d'entrée est orné d'un bas-relief qui n'est au fond que le résumé de toute la décoration des tombes pharaoniques. C'est un disque jaune au milieu duquel est le

soleil à tête de bélier, c'est-à-dire le soleil couchant entrant dans l'hémisphère inférieur et adoré par le roi à genoux ; à *la* droite du disque, c'est-à-dire à l'orient, est la déesse Nephtys, et à la gauche (occident) la déesse Isis, occupant les deux extrémités de la course du dieu dans l'hémisphère supérieur; à côté du soleil et dans le disque on a sculpté un grand scarabée qui est ici comme ailleurs le symbole de la régénération ou des renaissances successives : le roi est agenouillé sur la montagne céleste sur laquelle portent aussi les pieds des deux déesses.

Dans le tableau décrit est toujours une légende dont voici la traduction littérale : « Voici ce que dit Osiris, seigneur de l'Amenti (région occidentale habitée par les morts) : je t'ai accordé une demeure dans la montagne sacrée de l'occident comme aux autres dieux grands (les rois ses prédécesseurs), à toi Osirien, roi, seigneur du monde, etc., encore vivant. » Cette dernière expression prouverait, s'il en était besoin, que les tombeaux des pharaons, ouvrages immenses et qui exigeaient un travail fort long, étaient commencés de leur vivant et que l'un des premiers soins des rois égyptiens fut, conformément à l'esprit bien connu de cette singulière nation, de s'occuper incessamment de l'exécution du monument sépulcral qui devait être leur dernier asile.

C'est ce que démontrent encore mieux les premiers bas-reliefs que l'on trouve en entrant dans les tombeaux. Au plafond du premier corridor on lit de magnifiques promesses faites au roi pour cette vie terrestre et des priviléges qui lui sont réservés dans les régions célestes.

Immédiatement après ce tableau, sorte de précaution oratoire assez délicate, on aborde plus franchement la question par un tableau symbolique, le disque du soleil parti de l'orient et avançant vers la frontière de l'occident qui est marquée par un crocodile, emblème des ténèbres dans lesquelles le dieu et le roi vont entrer. . . . .

A ces tableaux généraux succède le développement des détails : les parois des corridors et salles qui suivent sont couvertes d'une longue série de tableaux représentant la marche du soleil dans l'hémisphère supérieur (image du roi pendant

sa vie), et sur les parois opposées on a figuré la marche du soleil dans l'hémisphère inférieur (image du roi après sa mort).

Les nombreux tableaux relatifs à la marche du dieu au-dessus de l'horizon et dans l'hémisphère lumineux, sont partagés en douze séries annoncées chacune par un riche battant de porte sculpté et gardé par un énorme serpent. Ce sont les portes des douze heures du jour. . . . .

Près du battant de la première porte, celle du lever, on a figuré les vingt-quatre heures du jour astronomique sous forme humaine, une étoile sur la tête et marchant vers le fond du tombeau, comme pour marquer la direction de la course du dieu. Dans chacune des douze heures du jour on a tracé l'image de la barque du dieu, naviguant dans le fleuve céleste. . . .

A la première heure, la *bari* ou barque se met en mouvement et reçoit les adorations des esprits de l'orient; parmi les tableaux de la seconde heure on trouve le grand serpent Apophis, le frère et l'ennemi du soleil, surveillé par le dieu *Atmou*; à la troisième heure, le dieu soleil arrive dans la zone céleste où se décide le sort des âmes, relativement aux corps qu'elles doivent habiter dans leurs nouvelles transmigrations; on y voit le dieu *Atmou* assis sur son tribunal, pesant à sa balance les âmes humaines qui se présentent successivement : l'une d'elles vient d'être condamnée, on la voit ramenée sur la terre dans une *bari* qui s'avance vers la porte gardée par *Anubis* (à tête de loup ou de chacal) et conduite à grands coups de verges par des cynocéphales (à têtes de chien) emblèmes de la justice céleste; le coupable est sous la forme d'une énorme truie au-dessus de laquelle on a gravé en grand caractère *gourmandise* ou *gloutonnerie*

Le dieu visite à la cinquième heure les champs élysées de la mythologie égyptienne, habités par les âmes bienheureuses se reposant de leurs transmigrations sur la terre : elles portent sur la tête la plume d'autruche, emblème de leur conduite juste et vertueuse. On les voit présenter des offrandes aux dieux, ou bien, sous l'inspection du seigneur de la *joie du cœur*, elles cueillent les fruits des arbres célestes du paradis; plus loin, d'autres tiennent en main des faucilles; ce sont les âmes

qui cultivent les champs de la vérité. Ailleurs on les voit se baigner, nager et folâtrer dans un grand bassin que remplit l'eau céleste et primordiale, le tout, sous l'inspection du dieu *Nil-Céleste*. Dans les heures suivantes, les dieux se préparent à combattre le grand ennemi du soleil, le serpent *Apophis*. Ils s'arment d'épieux, se chargent de filets, parce que le monstre habite les eaux du fleuve sur lequel navigue le vaisseau du soleil ; ils tendent des cordes ; *Apophis* est pris ; on le charge de liens ; on sort du fleuve cet immense reptile, au moyen d'un cable que la déesse Selk lui attache au cou et que douze dieux tirent, secondés par une machine fort compliquée, manœuvrée par le dieu Sev (Saturne) assisté des génies des quatre points cardinaux. Mais tout cet attirail serait impuissant contre les efforts d'*Apophis*, s'il ne sortait d'en bas une main énorme (celle d'Ammon) qui saisit la corde et arrête la fougue du dragon. Enfin, à la onzième heure du jour, le serpent captif est étranglé ; et bientôt le dieu soleil arrive au point extrême de l'horizon où il va disparaître. . . . .

La marche du soleil dans l'*hémisphère inférieur*, celui des ténèbres, pendant les douze heures de la nuit, se trouve sculptée sur les parois des tombeaux royaux opposées à celles dont je viens de donner une idée succincte. Là, le dieu, assez constamment peint en noir de la tête aux pieds, parcourt les soixante-quinze cercles ou zones auxquels président autant de personnages divins de toutes formes et armés de glaives. Ces cercles sont habités par les âmes coupables qui subissent divers supplices ; c'est vraiment là le type primordial de l'enfer du Dante, car la variété des tourments a de quoi surprendre ; et je ne suis pas étonné que quelques voyageurs effrayés de ces scènes de carnage aient cru y trouver la preuve des sacrifices humains dans l'ancienne Égypte ; mais les légendes lèvent toute espèce d'incertitude à cet égard ; ce sont des affaires de l'autre monde et qui ne préjugent rien pour les us et coutumes de celui-ci.

Les âmes coupables sont punies d'une manière différente dans la plupart des zones infernales que visite le dieu soleil : on a figuré ces esprits impurs, presque toujours sous la forme humaine, quelquefois aussi sous la forme symbolique de la

grue ou celle de l'épervier à tête humaine, entièrement peints en noir, pour indiquer à la fois et leur nature perverse et leur séjour dans l'abîme des ténèbres. Les âmes sont fortement liées à des poteaux et les gardiens de la zone, brandissant leurs glaives, leur reprochent les crimes qu'elles ont commis sur la terre; d'autres sont supendues la tête en bas; celles-ci, les mains liées sur la poitrine et la tête coupée, marchent en longue file; quelques-unes, les mains liées derrière le dos, traînent sur la terre leur cœur sorti de leur poitrine; dans de grandes chaudières on fait bouillir des âmes vivantes, soit sous la forme humaine, soit sous celle d'oiseau, soit seulement leurs têtes et leurs cœurs. J'ai aussi remarqué des âmes jetées dans la chaudière avec l'emblème du bonheur et du repos célestes (l'éventail) auxquels elles avaient perdu tous droits.

A chaque zone, et auprès des suppliciés, on lit toujours leur condamnation et la peine qu'ils subissent. *Ces âmes ennemies*, y est-il dit, *ne voient point notre dieu lorsqu'il lance les rayons de son disque; elles n'habitent plus dans le monde terrestre et elles n'entendent point la voix de dieu grand lorsqu'il traverse leurs zones.* Tandis qu'on lit au contraire à côté de la représentation des âmes heureuses sur les parois opposées : *Elles ont trouvé grâce aux yeux de dieu grand, elles habitent les demeures de gloire, celles où l'on vit de la vie céleste; les corps qu'elles ont abandonnés reposeront à toujours dans leurs tombeaux, tandis qu'elles jouiront de la présence du dieu suprême.*

J'ai voulu vous transcrire ces détails qui m'ont frappé, parce qu'ils montrent que tout est sorti de cette vieille terre d'Égypte, religions, arts et sciences. Quelle analogie n'y a-t-il pas entre le système égyptien des récompenses et des peines au-delà de la vie, et notre enfer et notre paradis où *les élus jouiront de la vue du Seigneur!* Moïse avait été initié aux mystères des prêtres égyptiens révélés par Champollion; Platon, autre initié, avait enseigné à ses disciples l'immortalité de l'âme, et plus tard le christianisme, s'appuyant sur cette grande pensée, épura toutes

les doctrines qui l'avaient précédé par cette simple formule qui n'avait jamais été pratiquée, et qui l'est bien peu encore : *Aimez-vous les uns les autres.*

Dans le second tombeau que nous avons visité, celui de Rhamsès-Méïamoun, on remarque huit petites salles percées, à droite et à gauche, dans le corridor d'entrée, avant de parvenir aux grandes salles. L'un de ces petits appartements représente sur ses murs la manière de pétrir le pain, la cuisson, et les divers travaux de la cuisine ; un autre reproduit tous les meubles en usage chez les pharaons, d'excellents fauteuils à la Voltaire et des divans à pieds d'animaux et à riches étoffes ; un autre, l'arsenal complet des armes et des enseignes militaires des légions égyptiennes ; dans un autre, l'on voit sculptées et peintes les barques et les canges royales avec leurs décorations. Il y a dans une de ces pièces deux joueurs de harpes dont les instruments ressemblent tout à fait aux harpes modernes, etc., etc.

Vers deux heures, nous nous sommes décidés à affronter le passage de la vallée, sous un ciel sans nuage et sous la chaude influence du dieu soleil dans l'hémisphère supérieur. Nous sommes ainsi arrivés, au milieu d'un silence général, au temple qui porte le nom de Rhamesséion, parce que c'était à la munificence de Rhamsès le Grand que Thèbes en était redevable (il y a 3,200 ans).

Je laisse de nouveau parler Champollion :

L'imagination s'ébranle et l'on éprouve une émotion bien naturelle en visitant ces galeries mutilées et ces belles colonnades, lorsqu'on pense qu'elles sont l'ouvrage et qu'elles furent souvent l'habitation du plus célèbre et du meilleur des princes que la vieille Égypte compte dans ses longues annales, et je

rends à la mémoire de Sésostris l'espèce de culte religieux dont l'environnait l'antiquité tout entière.

Il n'existe du Rhamesséïon aucune partie complète; mais ce qui a échappé à la barbarie des Perses et aux ravages du temps, suffit pour restaurer l'ensemble de l'édifice et pour s'en faire une idée très-exacte. Le Rhamesséïon est peut-être ce qu'il y a de plus pur et de plus noble à Thèbes. . . . . .

Les colonnades qui fermaient latéralement la première cour n'existent plus aujourd'hui. Le vaste espace compris jadis entre ces galeries et les deux pylones, est encombré des énormes débris du plus grand et du plus magnifique colosse que les Égyptiens aient peut-être jamais élevé, c'était celui de Rhamsès le Grand.

Ce colosse, dans la position d'un homme assis, est brisé en trois morceaux; il n'avait pas moins de trente-cinq pieds de hauteur, d'un seul morceau de beau granit.

De nombreux bas-reliefs représentant des actes d'adoration du roi Rhamsès aux grandes divinités de Thèbes, couvrent trois faces des piliers formant la galerie devant le pylone; sur la quatrième des faces de chacun d'eux, on voit sculptée une image colossale du roi, d'environ trente pieds de hauteur.

Des piliers ornés de colosses et les colonnes qui formaient la seconde cour du palais se font aussi remarquer par la richesse de leurs sculptures.

Plus loin est la salle hypostyle (celle des réunions), dont trente colonnes subsistent encore. On voit, à l'entrée de cette salle, à droite, un bas-relief représentant la mère du conquérant; elle se nommait Taouaï.

En sortant de la salle hypostyle par la porte du centre, on entre dans une autre salle à colonnes dont la décoration est, comme partout, magnifique.

Plus loin commencent les appartements privés du roi.

Le reste du palais, qui s'étendait jusqu'au pied de la montagne, est complétement détruit.

A travers ses ruines nous nous sommes dirigés vers les deux fameux colosses de Memnon qui, restés debout au milieu de débris gigantesques, dominent encore la plaine de Thèbes ; ces débris occupent l'espace où était bâti le palais de Memnon, appelé ainsi par les Grecs, mais que les Égyptiens appelaient Aménophis. Cet Aménophis, troisième du nom, vivait, d'après Champollion, 1680 ans avant Jésus-Christ.

Les deux colosses ont environ soixante pieds de hauteur ; ils représentent tous deux le pharaon, assis les mains sur les genoux, dans une attitude de repos. L'un d'eux jouit d'une grande célébrité, parce qu'à une certaine époque il passait pour rendre des sons, dès qu'il était frappé par les premiers rayons du soleil. On lit, au pied de la statue, d'anciennes inscriptions de touristes grecs et romains attestant qu'ils ont réellement entendu ses accens. Maintenant que, par la main des hommes ou par suite d'un accident, une fente règne le long de cette statue et qu'un homme peut s'introduire, dans le haut, derrière la partie du monument qui correspond à la poitrine, on obtient un son pareil à celui d'une cloche en frappant avec une pierre dure sur un point déterminé. C'est ce que j'ai moi-même entendu en faisant monter un Arabe armé d'une pierre ; il m'a même rapporté un fragment de la partie sur laquelle il frappait.

De là, en continuant le chemin de la plaine, nous nous sommes rendus à la butte de Médinet-Habou.

Là existent, à moitié enfouis sous des décombres et des terres amoncelées, une série de monuments grandioses et qui ne le cèdent en rien à ceux que nous venions de visi-

ter ; Champollion qui les a longtemps étudiés, y a trouvé l'état des arts de l'Égypte à toutes les époques principales, et en quelque sorte un tableau abrégé de l'Égypte monumentale. On y trouve en effet, dit-il, un temple appartenant à l'époque pharaonique la plus brillante, celle des premiers rois de la dix-huitième dynastie (quelque chose comme 4,000 ans) un immense palais de la période des conquêtes, un édifice de la première décadence sous l'invasion éthiopienne, une chapelle élevée sous un des princes qui avaient brisé le joug des Perses ; un propylon de la dynastie grecque, des propylées de l'époque romaine ; enfin, dans une des cours du palais des pharaons, des colonnes qui jadis soutenaient le faîte d'une église chrétienne.

Cette dernière visite, qui n'était certainement pas la moins intéressante, a terminé la série de nos courses à Thèbes. La journée avait été bien remplie. Au coucher du soleil nous nous sommes rembarqués, nous et nos bêtes, pour gagner la rive droite et pour rejoindre notre bateau à vapeur, où nous attendaient un bon dîner et nos lits dont nous devions tous fort bien profiter.

Ce matin, nous avons fait, de loin, nos adieux aux monuments de Thèbes ; nous n'étions pas encore levés, quand le mouvement des roues avait déjà, avant le jour, annoncé le départ.

Nous étions de bonne heure à Esnéh. Pendant qu'on « faisait le charbon » mot qui sonne assez mal au milieu des poétiques souvenirs de l'antiquité, mais qui, en définitive, nous fera dépasser toutes ses merveilles, nous sommes descendus à terre et nous avons été visiter un temple *moderne* (il a à peine 2,000 ans). Champollion traite fort mal ce temple dont les hiéroglyphes ont peut-être des

fautes d'orthographe, mais, nous autres, ignorants, nous l'avons trouvé fort beau. Il est d'ailleurs parfaitement conservé. La grande salle à colonnes est intacte, et les chapiteaux tous différents les uns des autres et ayant conservé leurs couleurs nous ont semblé très-gracieux. Il paraît que les inscriptions des murs portent les légendes de Ptolémée Épiphane, de Claude, de Titus, de Domitien, de Trajan, d'Antonin et de Septime Sévère.

Nous nous sommes ensuite promenés dans le jardin d'un palais du vice-roi, et nous avons pris le frais dans une grande salle, étendus sur de moelleux divans.

Rentrés à bord, nous avons continué à remonter le beau Nil que les vieux Égyptiens avaient eu bien raison de déifier. M. Renaud, muni d'une longue vue, annonce bientôt un crocodile bâillant au soleil sur une petite île basse; à cette nouvelle tout le monde se précipite sur le pont; Mme Senior saute de joie ; on jouit parfaitement de la vue de l'animal qui, tournant la tête de notre côté, prend un air effaré et fait un plongeon dans le fleuve. La même manœuvre est exécutée par deux autres crocodiles aperçus dans la même journée. C'était fort heureux, car M. Senior s'apprêtait à mettre dans son journal que ce monstre était, comme le phénix, un être fabuleux.

Le 5 décembre.

Nous abordons, à 7 heures du matin, à Edfou. Nous visitons le grand temple, magnifique monument, qui date à peu près du temps de celui d'Esnéh. Nous revenons déjeuner à bord et en poursuivant notre voyage, nous voyons successivement quatre crocodiles.

Dès que la nuit vient, nous mouillons au milieu du fleuve, pour éviter les écueils ou les ensablements.

Le 6 décembre.

Nous nous remettons en marche à cinq heures, et à sept heures, nous commençons à apercevoir les roches qui forment le passage entre As-Souan (Syène) et l'île d'Éléphantine; la vue est délicieuse, au milieu d'un encadrement d'arbres et de verdure. La population bigarrée d'As-Souan descend vers le quai, suivant les autorités ; les diverses nuances de teint, depuis le brun foncé jusqu'au noir d'ébène, contrastent avec les costumes blancs ou à couleurs brillantes ; ici commence une population toute différente de celle du reste de l'Égypte dont nous touchons la limite ; nous sommes déjà en Nubie.

Après avoir reçu les autorités à bord, nous sommes allés, avant le déjeuner, faire une promenade dans l'île d'Éléphantine, île sacrée pour les pharaons, où il y avait un nilomètre régulateur de l'impôt territorial, et des temples qui n'existent plus aujourd'hui. Le dernier a été détruit, il y a une trentaine d'années, pour faire des constructions dans les environs d'As-Souan. À Éléphantine les habitants paraissent tous Nubiens ; les enfants mâles sont tout nus, les petites filles ont cette ceinture à franges que vous connaissez ; les hommes et les femmes sont drapés dans des étoffes de coton ; les femmes montrent leurs figures ; le type de leur physionomie est fier et agréable. Hérodote dit que cette population, qui n'appartenait pas à l'Éthiopie (la Nubie) parlait la langue éthiopienne ; il en est de même aujourd'hui, après 2,300 ans. On les appelait Ichthyophages parce qu'ils se nourrissaient de poissons.

L'après-midi, nous nous sommes rendus, les uns à dromadaire, les autres à cheval ou à âne, à la première cataracte distante d'une heure et demie d'As-Souan. Un spectacle des plus curieux nous était réservé.

Nous nous sommes embarqués au-dessus de la cataracte dans une grande cange qui nous attendait avec ses rameurs chantant en cadence, à chaque coup de rame, au son du *tarabouk*. Nous avons suivi, durant un quart d'heure, le cours du Nil au milieu des rochers; nous avons ensuite débarqué sur l'autre bord, avant d'arriver à l'endroit où le fleuve se précipite en cataracte. Là, notre barque a été entourée par une trentaine de gaillards, véritables statues de bronze florentin, qui, depuis quelque temps, nous suivaient à la nage ou couchés sur de grosses poutres de quatre à cinq pieds de long. Ils attendaient le moment où nous serions montés sur une espèce de promontoire dominant la cataracte pour se lancer intrépidement dans le fort du courant, paraître et disparaître dans le tourbillonnement des vagues se précipitant avec furie les unes sur les autres, et après d'incroyables évolutions, regagner la rive et venir se ranger autour de nous pour recevoir leur *bakchich*. Tout cela n'a pas pris plus de temps que je n'en mets à vous le raconter et pourtant ces hercules, aux formes d'Apollon, avaient eu le soin de rapporter sur leurs épaules leur lourde pièce de bois, et de se draper sommairement pour se présenter dans un état décent devant les deux dames qui nous accompagnaient.

Nous sommes remontés dans notre cange, remettant au lendemain notre visite à l'île de Philœ dont nous apercevions les temples et nous avons repris en caravane la route d'As-Souan.

Le 7, branle-bas, à quatre heures et demie du matin, à

bord de notre bateau. Nous étions à cheval avant le lever du soleil qui ici chauffe encore plus que dans la plaine de Thèbes, car nous sommes seulement à dix lieues du tropique.

Nous avons d'abord visité les carrières granitiques de Syène d'où sont sortis, dans l'antiquité, tant de colosses, d'obélisques et de statues ; nous avons vu un obélisque taillé sur trois faces et tenant encore au rocher sur lequel il reste couché. En cheminant dans une vallée tortueuse, coupée par d'autres vallées, à travers cette chaîne de granit et de basalte dont les blocs superposés présentent l'image du chaos, nous avons débouché, après deux heures de marche, dans une plaine encadrée par une magnifique verdure, par le Nil et par les monuments de la délicieuse île de Philœ.

Notre cange de la veille nous attendait pour nous transporter dans l'île Sainte d'Isis, d'Osiris et d'Hôrus. Ces noms rappellent les temps fabuleux de la mythologie égyptienne. C'est à Philœ qu'Isis venait cacher son divin époux pour le soustraire aux atteintes de Typhon, le dieu du mal, c'est-à-dire à la maladie ou aux attaques des Arabes du désert ; c'est dans un petit îlot voisin qu'elle fit enterrer son jeune fils Hôrus.

Voici ce que dit Champollion sur les monuments qui existent encore :

Le petit temple du sud a été dédié à Hathôr et construit par le pharaon Nectanèbe, le dernier des rois de race égyptienne détrôné par la seconde invasion des Perses. La grande galerie ou portique couvert qui, de ce joli petit édifice, conduit au grand temple, est de l'époque des empereurs romains. Les sculptures ont été exécutées sous les règnes d'Auguste, de Tibère et de Claude.

Le premier pylone est du temps de Ptolémée Philométor, qui a encastré dans ce pylone un propylon dédié à Isis par le pharaon Nectanèbe. L'existence de ce propylon prouve qu'avant le grand temple d'Isis actuel, il en existait déjà un autre sur le même emplacement, lequel aura été détruit par les Perses de Darius-Ochus. Cela explique les débris de sculpture plus anciens employés dans les colonnes du pronaos actuel du grand temple.

C'est Ptolémée Philadelphe qui a construit le sanctuaire et les salles adjacentes de ce monument. Le pronaos est d'Évergète II, et le second pylone de Ptolémée Philométor. Les sculptures et bas-reliefs de tout l'édifice ont été exécutés sous Auguste et Tibère.

Entre les deux pylones du grand temple d'Isis, il existe à droite et à gauche deux beaux édifices d'un genre particulier. Celui de gauche est un temple dédié à Hathôr et à la délivrance d'Isis qui vient d'enfanter Hôrus. La plus ancienne partie de ce temple est de Ptolémée Épiphane ou de son fils Évergète II. C'est Évergète II qui se donne les honneurs de sa construction dans les dédicaces de la frise intérieure.

Le même roi s'est aussi emparé, par une inscription semblable, de l'édifice de droite qui, presque tout entier, est de son frère Philométor.

Des dessins de Linant vous feront connaître mieux que ma description les jolies vues de Philœ et d'As-Souan.

Nous étions rentrés à bord de notre bateau à vapeur avant dix heures. Les préparatifs du départ s'achevaient pendant notre déjeuner, et nous redescendions le Nil pour ne plus arrêter qu'aux stations de charbon et arriver au Caire le 11. Nous soupirions après la station de Kenneh où M. Ruyssenaers avait dû envoyer nos correspondances de France. Nous y sommes le 8, nous recevons nos lettres avec bonheur. Je vais interrompre mon récit pour y répondre et pour préparer divers travaux qui doivent précéder l'excursion de l'isthme de Suez.

LXVI

COMMUNICATION FAITE, AU NOM DE S. A. LE VICE-ROI D'ÉGYPTE, AUX MEMBRES DE LA COMMISSION INTERNATIONALE RÉUNIE A SUEZ.

Suez, 16 décembre 1855.

Messieurs,

Nous venons de parcourir l'Égypte, où vous avez étudié le système de la canalisation du pays. Au moment où vous allez commencer dans l'isthme de Suez vos importants travaux, je crois devoir vous rappeler que Son Altesse Mohammed-Saïd n'a voulu vous indiquer aucune espèce de programme. Si le prince m'a invité à vous réunir dans le principal but d'examiner l'avant-projet de ses ingénieurs, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey; s'il a donné la préférence à un tracé direct de Suez à Péluse, sur un autre tracé qui a été soumis au public dans un article rédigé par M. Paulin Talabot; s'il a jugé utile aux intérêts de l'empire ottoman d'imposer, sous ce rapport, certaines limites à la Compagnie concessionnaire, il est bien entendu qu'il ne trace aucune limite à la science. Il désire donc que la Commission internationale se livre, sans la moindre réserve, à ses investigations sur tous les tracés connus depuis cinquante ans, afin que sa sentence souveraine puisse être rendue en toute liberté, et que plus tard il ne puisse rester dans les esprits aucun doute sur le meilleur moyen de faire communiquer la mer Méditerranée avec le golfe Arabique.

LXVII

RAPPORT SOMMAIRE DE LA COMMISSION INTERNATIONALE A S. A. MOHAMMED-SAÏD-PACHA, VICE-ROI D'ÉGYPTE.

Alexandrie, 2 janvier 1856.

Son Altesse nous a appelés en Égypte pour y étudier la question du percement de l'isthme de Suez. En nous fournissant les moyens de juger, sur le terrain, du mérite des diverses solutions proposées, elle nous a invités à lui soumettre la plus facile, la plus sûre et la plus avantageuse au commerce de l'Europe.

Notre exploration, favorisée par un temps à souhait, facilitée et abrégée par l'ampleur des moyens matériels mis à notre disposition, est terminée. Elle nous a fait connaître des obstacles sans nombre, ou plutôt des impossibilités, pour diriger le canal sur Alexandrie, et des facilités inattendues pour établir un port dans le golfe de Péluse.

Le canal direct de Suez vers le golfe de Péluse est donc l'unique solution du problème de la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée; l'exécution en est facile, et le succès assuré. Les résultats en seront immenses pour le commerce du monde. Notre conviction à cet égard est unanime. Nous en développerons les motifs dans un mémoire détaillé, appuyé des plans hydrographiques des baies de Suez et de Péluse, des profils donnant le relief du sol, et des forages indiquant la nature des terrains traversés par le canal.

La rédaction de ce mémoire et celle des plans, profils

et forages qui doivent l'accompagner, sont un travail de longue haleine dont nous allons nous occuper activement en Europe, de manière à pouvoir le soumettre dans quelques mois à Son Altesse. Dès à présent, nous nous empressons de lui faire connaître nos conclusions :

1° Le tracé par Alexandrie est inadmissible au point de vue technique et économique;

2° Le tracé direct offre toute facilité pour l'exécution du canal proprement dit, avec embranchement sur le Nil, et ne présente que des difficultés ordinaires pour la création de deux ports;

3° Le port de Suez s'ouvrira sur une rade sûre et vaste, accessible en tout temps et où l'on trouve 9 mètres d'eau à 1,600 mètres du rivage;

4° Le port de Péluse, que l'avant-projet plaçait dans le fond du golfe, sera établi à 28 kilomètres environ plus à l'ouest, dans la région où l'on trouve 8 mètres d'eau à 2,300 mètres du rivage, où la tenue est bonne et l'appareillage facile;

5° La dépense du canal des deux mers et des travaux qui s'y rattachent ne dépassera pas le chiffre de 200 millions, porté dans l'avant-projet des ingénieurs de S. A. le vice-roi.

Les membres de la Commission internationale du canal de Suez,

Signé : Conrad, *président;* A. Renaud, de Negrelli, Mac-Clean, Lieussou, *rapporteur.*

LXVIII

NOTE ENVOYÉE, AVEC LE RAPPORT SOMMAIRE DE LA COMMISSION SCIENTIFIQUE, AUX AMIS ET ADHÉRENTS DONT LES NOMS SUIVENT :

Alexandrie, le 4 janvier 1856.

JOMARD, membre de l'Institut (Paris).
MORRIS, du *Times* (Londres).
THOUVENEL (Constantinople).
BRUSI (Barcelone).
ERLANGER (Francfort).
COUTURIER (Marseille).
CHARLES MANBY (Londres).
THÉODORE PICHON (Smyrne).
EDMOND DE LESSEPS (Beyrout).
REVOLTELLA (Trieste).
FLURY-HÉRARD (Paris).
Comte DE LESSEPS (Paris).
Comte WALEWSKI (Paris)
DAMAS-HINARD (Paris).
DE CHANCEL (Paris).
MARCOTTE (Marseille).
SENIOR (Londres).
ELLICE (Londres).
JAMES WILSON (Londres).
THIERS (Paris).
ARCHIDUC MAXIMILIEN (Vienne).
Baron DE BRUCK (Vienne).
Duc DE BRABANT (Bruxelles).
Lord HOLLAND (Londres).

La Commission internationale pour le percement de l'isthme de Suez, vient de terminer ses explorations sur le sol égyptien et de remettre au vice-roi les conclusions de son rapport.

Partie de Suez, le 21 décembre, après avoir étudié la

rade, elle a traversé l'isthme, du sud au nord, reconnaissant sur sa route les sondages et les nivellements en cours d'exécution depuis trois mois, et qui permettront de fixer définitivement, dans le thalweg de la vallée, le tracé du canal maritime. Elle a campé le 28 décembre sur le rivage de Péluse où elle s'est embarquée le 31, à bord de la frégate à vapeur égyptienne le Nil. Ce bâtiment était mouillé ou croisait depuis un mois dans la baie, avec une corvette à voiles lui servant de magasin à charbon.

La Commission, dès son premier passage à Alexandrie, avait laissé ses instructions à M. Larousse, ingénieur de la marine, qui a relevé en détail, avec une activité et une intelligence remarquables, 44 kilomètres de côtes. Secondé par M. d'Arnaud-Bey ingénieur du vice-roi et M. Cianciolo, ingénieur italien, M. Larousse a exécuté un plan détaillé de la partie de la baie dont l'étude lui avait été confiée.

Voici les résultats tout à fait favorables, et l'on peut dire, inattendus, qu'ont fournis les observations :

En face des ruines de Péluse, les sondages ont donné la profondeur de 8 mètres, à la distance déjà connue de 7.500 mètres du rivage. Mais en se portant vers l'ouest, cette profondeur de 8 mètres se rapproche progressivement de la côte et elle se retrouve jusqu'à 2,350 mètres sur une ligne continue qui s'étend parallèlement au rivage, pendant 20 kilomètres. C'était un immense avantage : les ingénieurs européens ne pouvaient manquer d'en profiter pour déterminer le point où débouchera, dans la Méditerranée, le futur canal. En se rapprochant de la plage sur cette ligne de 20 kilomètres, entre la bouche d'Oum-Fareg et celle de Gémileh, les sondages ont donné dans des fonds excellents et solides, des profondeurs de 5 mè-

tres à 750 mètres de la plage, de 6 mètres à la distance de 1,600 mètres et de 8 mètres à la distance de 2,300 mètres. Les profondeurs de 9, 10 et 12 mètres s'obtiennent successivement à des distances de 3,000 à 6,000 mètres.

Il ressort de ces faits importants, désormais acquis à l'hydrographie, que les jetées du canal, dans la baie de Péluse, dont l'eau est d'ailleurs limpide, ne devront pas avoir la moitié de la longueur que l'on comptait d'abord leur donner. Il en sera de même dans la rade de Suez, que l'on connaissait presque aussi imparfaitement que celle de Péluse.

La Commission internationale, dans son rapport au vice-roi, se prononce pour le tracé direct regardé par elle comme étant *l'unique solution du problème de la jonction de la mer rouge et de la Méditerranée. Elle a déclaré à l'unanimité que l'exécution en était facile et le succès assuré.*

LXIX

CIRCULAIRE AUX MEMBRES DE LA COMMISSION QUI NE SONT PAS VENUS EN ÉGYPTE :

MM. RENDEL, HARRY-HEWET, CH. MANBY, LENTZÉ, PALEOCAPA,

ET A M. SABATIER, CONSUL GÉNÉRAL DE FRANCE EN ÉGYPTE.

Alexandrie, le 4 janvier 1856.

La majorité des membres de la Commission internationale, qui, d'accord avec vous, s'est rendue en Égypte pour étudier sur les lieux la question du percement de l'isthme de Suez, a terminé cette mission. Vos honorables collègues me chargent de vous envoyer la copie du rapport sommaire qu'ils viennent de remettre, sur sa demande, à Son Altesse le vice-roi d'Égypte.

Vous remarquerez que ces messieurs, après s'être bornés à aborder la question de possibilité de l'entreprise, que l'inspection seule du terrain permettait de résoudre, ont réservé toutes les dispositions de détail et d'exécution concernant le programme des travaux à accomplir.

Ils vont s'occuper de formuler un projet de rapport détaillé, dès qu'ils auront reçu les documents complémentaires que les ingénieurs du vice-roi sont chargés de recueillir. Ce projet vous sera soumis et j'aurai soin de vous faire connaître le lieu de la réunion générale où il sera discuté pour être définitivement arrêté.

LXX

A M. LE CHEVALIER REVOLTELLA, BANQUIER A TRIEST

Alexandrie, le 5 janvier 1856.

M. de Negrelli m'a informé que le baron de Bruck, au choix duquel je m'étais rapporté, vous avait désigné pour être, à Trieste, le représentant des intérêts de la future Compagnie universelle du canal maritime de Suez.

Les entretiens que vous aurez avec M. de Negrelli et ses collègues, qui vont s'embarquer pour Trieste, et que je vous recommande, me dispensent d'entrer dans des détails pour commencer nos relations. Je me borne donc aujourd'hui, en vous envoyant le rapport décisif et concluant de la Commission internationale, à vous offrir, au nom de Son Altesse le vice-roi, d'être l'agent de l'entreprise, à laquelle vos amis MM. de Bruck et de Negrelli ont déjà pris une part importante.

LXXI

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(Suite du Journal.)

Alexandrie, le 6 janvier 1856.

Les membres de la Commission sont partis hier pour Trieste; Barthelémy Saint-Hilaire et mon fils, sur le vapeur autrichien le *Calcutta*, pour Marseille.

Le voyage d'Égypte a été réellement merveilleux; un concours de circonstances plus favorables les unes que les autres s'est rencontré pour aider au résultat et a donné pour bouquet final l'importante découverte d'un bassin maritime rapproché du rivage, dans ce golfe si redouté de Péluse.

Vous m'aviez prédit le retour de l'arc-en-ciel du 15 novembre 1854. Eh bien! quand toutes nos études étaient si heureusement terminées, quand, le 31 décembre 1855, nous venions de dire adieu à la plage de Péluse, après avoir pris place dans nos canots, par une belle matinée et une mer ressemblant à un lac, nous vîmes se dessiner à l'occident *le signe de l'alliance* dont les couleurs tendres prirent peu à peu un éclat plus prononcé, et en s'élevant graduellement du point extrême, finirent par former l'arc complet. Sans être superstitieux, on ne peut s'empêcher, dans un moment solennel comme celui où nous nous trouvions, d'être vivement impressionnés par un semblable spectacle, lorsque surtout s'y rattachaient pour moi les souvenirs que vous connaissez.

Nous montons à bord du *Nil*, où le capitaine nous reçoit, la garde sous les armes. Nous retrouvons sur ce bâtiment un personnel de maîtres d'hôtel, de cuisiniers et de gens de service qui y avait été placé par ordre du vice-roi, dont la splendide hospitalité nous suit en mer, comme dans la haute Égypte, comme dans le désert.

Dans la matinée du 1er janvier, nous entrions dans le port d'Alexandrie ; les navires pavoisés célébraient le commencement de l'année.

A peine étions-nous mouillés qu'une embarcation du vice-roi vint me chercher. Un officier de Son Altesse a l'ordre de me conduire immédiatement au palais de Raz-el-Tin, à l'entrée du port, où m'attend le vice-roi arrivé depuis deux jours du Caire.

La Commission débarque en même temps ; elle reçoit un salut princier de 17 coups de canon.

Le prince était très-impatient de connaître le résultat des études de la Commission ; dès qu'il m'aperçoit, il voit à ma figure que le résultat est heureux, et, aux premiers mots, il me serre dans ses bras.

Après le départ du *Calcutta*, le vice-roi voulait me faire préparer son joli pavillon du canal que j'avais habité l'année dernière ; je lui ai dit que j'allais, jusqu'au moment de son départ pour le Caire, où je l'accompagnerai, loger à la campagne de l'ami Ruyssenaers.

C'est là que je me retire *pour ma veillée d'armes*, ce qui ne m'empêche pas de voir le vice-roi tous les jours.

Je mets ordre à mes correspondances et je compte employer utilement mon temps de repos.

LXXII

A M. DE CHANCEL, ANCIEN OFFICIER DE MARINE,
INSPECTEUR GÉNÉRAL DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Alexandrie, le 10 janvier 1856.

Lorsque vous recevrez cette lettre, vous aurez déjà eu connaissance du rapport de la Commission internationale.

Vous verrez bientôt M. Barthélemy Saint-Hilaire, à Paris, il vous racontera tout ce qui s'est passé en Égypte. Je l'ai chargé, dès à présent, de centraliser les correspondances relatives à l'affaire, en attendant mon retour. Il s'entendra avec vous pour tout ce qu'il conviendra de préparer à l'avance. Il n'y aura d'ailleurs aucune décision à prendre, en ce qui concerne l'organisation financière ou administrative de la future Compagnie.

Je vous renvoie le firman définitif de concession et le cahier des charges, ainsi que les statuts approuvés par le vice-roi. Vous remercierez vos collaborateurs MM. Denormandie, Marc et Mocquard, du soin qu'ils ont mis à perfectionner ces documents.

Je n'ai pas adopté le projet de concession à *perpétuité* dont je n'ai pas voulu parler au vice-roi. La concession de quatre-vingt-dix-neuf ans est arrêtée et connue de tout le monde depuis un an. Lorsqu'on introduit une question nouvelle aussi importante, on ne saurait prévoir les discussions et les difficultés qu'elle peut soulever. Pour moi, j'en redouterais de très-graves, tant de la part de Constantinople que de l'Angleterre. Déjà, l'année dernière,

les ministres de la Porte me disaient qu'ils trouvaient la concession de quatre-vingt-dix-neuf ans trop longue et qu'il serait peut-être à propos de la réduire à soixante années. Il me fallut leur déclarer qu'ils n'avaient pas à discuter les détails du firman du vice-roi, dont tous les articles avaient été approuvés par le grand conseil du Caire, et qu'il s'agissait purement et simplement de décider s'il y avait lieu d'accorder ou de ne pas accorder la ratification demandée.

Enfin, en dernier lieu, le projet de concession à perpétuité demandé par une compagnie anglaise pour le canal du Danube à Kustandjé, n'a été admis par le Sultan que pour un temps limité.

La limite de quatre-vingt-dix-neuf ans ne peut pas, suivant moi, remettre en question la déclaration de neutralité qui a été faite par le vice-roi et qui doit être approuvée par la Porte. Vous aviez bien défini cette neutralité dans un article que vous avez donné à la *Patrie*, mais je remarque qu'en général on ne s'en rend pas bien compte.

La concession faite à une compagnie d'ouvrir et d'exploiter un passage à travers le territoire égyptien, avec déclaration de neutralité, ne *dénationalise* pas ce passage. C'est ce qu'il ne faut pas perdre de vue, toutes les fois qu'on parle d'une neutralité consentie par des conventions internationales.

Le vice-roi m'a raconté que, dans une correspondance récente de Constantinople, on lui disait qu'après l'expiration de la concession du canal des deux mers, il serait à propos de convenir que la propriété du canal ferait retour à l'empire et non à l'Égypte. Il a très-spirituellement répondu qu'il s'étonnait de la distinction que l'on voulait

établir, et qu'il avait cru jusqu'à présent que l'Égypte faisait partie de l'empire ottoman.

Le seul article auquel j'ai apporté un changement notable, dans le projet de statuts, est celui qui fixait une allocation annuelle au conseil, pour tenir lieu, jusqu'à l'époque où l'on obtiendra des revenus, de la part de 3 pour 100 sur les bénéfices. Comme je suis personnellement intéressé dans la question, un sentiment que vous apprécierez m'a engagé à ne pas la trancher tout seul ; il m'a paru convenable de laisser le soin de cette décision à la première assemblée générale des actionnaires. Vous avez bien fait de supprimer les jetons de présence.

Vous pouvez donc faire imprimer les deux documents et m'en envoyer deux cents exemplaires. On achève en ce moment les traductions au Caire.

Pour le cas où la discussion s'ouvrirait de nouveau sur la question des tracés du canal, malgré la sentence de la Commission internationale, j'ai donné à M. Barthélemy Saint-Hilaire une copie du procès-verbal où la Commission scientifique a jugé le tracé indirect. Il n'est pas encore destiné à être publié, mais l'on se servirait des arguments irréfutables qu'il fournit, si les partisans de la ligne courbe demandaient des explications.

LXXIII

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Alexandrie, le 14 janvier 1856.

Quelle que soit la nature des tendances politiques que nous feront connaître les correspondances de Paris et de Constantinople, à la suite de l'impression produite par le rapport de la Commission internationale, nous nous arrangerons de manière à ne pas enrayer et à continuer de marcher en avant.

Si le terrain est déblayé à Constantinople, si les circonstances engagent la diplomatie française à se mettre d'accord avec nos alliés, et en cas de désaccord, à se prononcer ouvertement en notre faveur auprès de la Porte, il est très-facile d'aller tout droit au but final et de l'atteindre.

Mais s'il en est autrement, il faut tourner les difficultés et arriver moins vite, quoique sûrement, par des moyens différents. Voici, dans ce cas, le plan que je propose au vice-roi :

Jusqu'à présent, quelles sont les seules objections sérieuses faites, avec plus ou moins de bonne foi, par nos adversaires ? On a dit que l'entreprise était inexécutable et et que, fût-elle exécutable, on ne trouverait pas l'argent pour l'accomplir.

La première objection a été victorieusement levée. L'autre ne l'est pas encore ; il ne faut pas laisser cette arme entre les mains de l'ennemi, bien qu'elle me paraisse fort émoussée.

Dès que nous jugerons le moment opportun, Son Altesse me remettra une expédition authentique du nouveau firman de concession, contenant le cahier des charges et les statuts. Appuyé de ces deux documents et du rapport de la Commission internationale, je partirai pour l'Europe, en commençant par l'Autriche, la Russie et l'Allemagne ; je réunirai les intérêts, j'appellerai les souscripteurs, en attendant la ratification du Sultan admise déjà en principe et considérée comme affaire de pure forme.

Une fois le capital nécessaire réuni, et l'entreprise étant déjà en voie d'exécution, nous aurons pour nous le fait accompli et nous serons inébranlables.

Je ne puis pas encore fixer l'époque de mon départ d'Égypte. Je dois tenir grand compte du désir du vice-roi de ne pas se presser. La confiance qu'il me témoigne m'impose l'obligation de ne pas l'engager plus qu'il ne l'est. Je me suis d'ailleurs trop bien trouvé du système de prudence que j'ai adopté dès le principe, pour le modifier.

Il est bon que vous ayez entre les mains la lettre que j'ai adressée à Suez aux membres de la Commission internationale, pour leur recommander, de la part du vice-roi, de ne pas se borner à étudier un seul tracé, mais à se prononcer entre tous. Je vous en remets une copie. Ce sera toujours la meilleure réponse à faire à ceux qui nous accuseraient d'avoir été exclusifs.

LXXIV

M. DE NEGRELLI, A VIENNE.

Alexandrie, le 19 novembre 1856.

Dans le cas où l'impression produite en Europe par le rapport de la Commission n'aurait pas pour résultat immédiat la ratification du Sultan, je suis d'avis de ne pas prolonger mon séjour en Egypte. Nous sommes arrivés à un moment où, sans brusquer la solution, il ne faut pas laisser aux opposants la chance de faire réussir leurs intrigues, en présence de notre inaction.

S'il survenait un temps d'arrêt provenant des lenteurs naturelles ou forcées de négociations orientales, on donnerait à l'affaire un caractère d'hésitation qui pourrait avoir quelque danger.

Nous sommes convenus avec le vice-roi qu'Edhem-Pacha ne sera pas envoyé à Constantinople avant qu'on ne soit tout à fait certain que l'ambassadeur anglais n'apportera pas d'entraves à sa mission.

Il ressort de cette situation que je perdrais mon temps, si j'attendais ici la réponse de Constantinople.

Si cette réponse tardait trop longtemps, le vice-roi qui est placé aujourd'hui dans la meilleure situation par les démarches faites depuis un an, par une lettre du grand-vizir reconnaissant l'utilité de l'entreprise, par l'appui et les sympathies de l'Europe entière, semblerait mettre en doute l'obtention d'une autorisation que nous savons tous devoir être accordée, le jour où les deux gouverne-

ments de France et d'Angleterre seront d'accord. Jusqu'à ce moment, son amour-propre national ne voudrait pas laisser mettre trop à nu la faiblesse de Constantinople et découvrir d'une manière trop patente son impuissance d'initiative.

En continuant à marcher résolûment vers la réalisation de l'entreprise, sous la seule réserve d'une ratification de pure forme, chaque adhésion acquise sera un nouvel argument et une nouvelle force pour lui. Lorsque la Société sera fondée, que le capital sera souscrit, sauf à attendre l'Iradé impérial pour la fin de l'exécution, l'entreprise passera de l'état de projet à l'état de fait acquis. Il faudra que l'on compte avec elle et nous serons en mesure, sous le patronage du vice-roi, de négocier de puissance à puissance pour défendre les intérêts engagés. La force et le droit, car le droit seul ne suffit pas, seront de notre côté. N'oublions pas les paroles de l'empereur Napoléon, lorsque je lui donnai connaissance du firman de concession :

« — Vous *avez bien fait*, m'a-t-il dit, de ne pas initier les gouvernements à votre entreprise; vous ferez bien de ne pas sortir de cette voie. Si je vous soutenais maintenant, *ce serait la guerre avec l'Angleterre*, mais quand les intérêts des capitaux européens et surtout français seront engagés, tout le monde vous soutiendra et *moi le premier*. »

Je vous soumets mes réflexions; je serai très-heureux d'avoir votre opinion, ou celle du baron de Bruck et celle du prince de Metternich, avant mon départ d'Égypte.

Je compte m'embarquer à Alexandrie pour Trieste dans un mois. D'ici là, je m'occuperai activement de préparer et

d'expédier à M. Lieussou, tous les renseignements demandés par la Commission.

Je vous envoie un exemplaire du firman et des statuts tels qu'ils ont été modifiés d'après les études et les indications d'une commission de jurisconsultes et de financiers à laquelle j'avais laissé ce soin, à Paris.

LXXV

AVIS PUBLIÉ DANS LES JOURNAUX D'EUROPE ET D'AMÉRIQUE.

Alexandrie, 20 janvier 1856.

La Commission internationale pour le percement de l'isthme de Suez, composée de MM. Paleocapa, Conrad, Negrelli, Mac-Clean, Rendel, Harry Hewet, Manby, Montesino, Renaud, Lentzé et Lieussou, se réunira dans deux mois pour discuter et arrêter définitivement le programme des travaux à exécuter.

Les personnes qui auraient des projets à soumettre, des propositions à présenter, sont priées de s'adresser à M. Barthélemy Saint-Hilaire, membre de l'Institut, secrétaire général de la Compagnie du canal maritime de Suez, rue Richepance, n° 9, à Paris.

LXXVI

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(Suite du Journal.)

Alexandrie, 20 janvier 1856.

Le vice-roi souffre, depuis quelques jours, d'une ophthalmie. Il garde la chambre, je passe tous les jours plusieurs heures avec lui. Il va mieux aujourd'hui, et pour changer d'air, nous partons ce matin pour Tantah, la ville la plus importante du Delta, d'où nous nous rendrons, la semaine prochaine, au Caire.

D'après l'avis du comte Walewski, que me communique mon frère, je vais engager Barthélemy Saint-Hilaire à se rendre à Londres.

LXXVII

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Caire, 25 janvier 1856.

Il paraît que le ministère anglais s'attend à être interpellé à la chambre des communes sur la question de Suez. Il serait donc à propos, puisque je ne puis me trouver à Londres pendant les premiers jours qui suivront l'ouverture du parlement, que vous y fussiez vous-même. Il s'agira de préparer, d'accord avec vos amis, les discussions qui auront lieu. Parmi les Anglais, qui sont gens pratiques, beaucoup se sont étonnés et s'étonneront encore de voir leur gouvernement intervenir dans cette affaire. Il ne faut pas que l'on puisse croire que nous réclamons cette intervention ; ce que nous voulons, au contraire, c'est que, par suite des manifestations déjà connues de l'opinion publique et de celles qui pourront se traduire au sein du parlement, il soit bien constaté que le vice-roi d'Égypte, en s'entendant directement avec le Sultan, comme il en a le droit, ne rencontrera plus à Constantinople, de la part de l'ambassadeur d'Angleterre, les obstacles qui, jusqu'à présent, lui ont été suscités. Sous le point de vue de l'alliance anglo-française, il devient de plus en plus important que Londres soit d'accord avec Paris, et que l'on écarte l'éventualité d'une lutte entre deux ambassades, dont l'une pourrait difficilement s'abstenir d'appuyer la juste demande de Mohammed-Saïd, si l'autre persistait à s'y opposer.

Voilà le principe. Vous ne négligerez rien pour en ob-

tenir les conséquences. Vous êtes parfaitement placé pour agir à Londres dans la mesure qu'indiquera M. Walewski lui-même ou qu'il vous fera indiquer par mon frère. Vos amis, ceux de M. Thiers, vous serviront. Je vous envoie des lettres pour les miens ou pour les personnes qui m'ont déjà aidé, lors de mon dernier voyage en Angleterre.

Je ne vous parle pas de sir Cornwall Lewis, le chancelier de l'échiquier, beau-frère de lord Palmerston, ni d M. Reeve, puisque c'est vous qui m'avez recommandé eux, ni de M. Ellice, l'ami de M. Thiers, ni de lord Lindhurst, ni de lord Derby, ni du marquis de Lansdowne.

Le vice-roi me charge de vous prier de dire à M. Thiers combien il a été sensible à l'intérêt que lui a montré cet illustre homme d'État.

M. Mac-Clean, qui a une grande autorité comme ingénieur, ne manquera pas de vous être utile.

LXXVIII

A KŒNIG-BEY, SECRÉTAIRE DES COMMANDEMENTS DE S. A. LE VICE-ROI, A ALEXANDRIE.

Caire, 26 janvier 1856.

Son Altesse me charge de vous engager à m'envoyer le plus promptement possible la traduction en turc de son firman du 5 janvier, contenant le cahier des charges et les statuts de la Compagnie universelle. Vous ajouterez au bas des expéditions de ces documents l'appendice suivant :

A mon ami dévoué, etc., etc. (suivant le protocole déjà employé dans la copie du firman du 30 novembre 1854, qui m'a été délivré le 3 ramadan 1271).

La concession accordée à la Compagnie universelle du canal de Suez devant être ratifiée par S. M. I. le Sultan, je vous remets cette copie authentique afin que vous puissiez constituer ladite Compagnie financière. Quant aux travaux relatifs au percement de l'isthme de Suez, elle pourra les exécuter elle-même dès que l'autorisation de la Sublime-Porte m'aura été délivrée.

LXXIX

A M. MOUGEL-BEY, A ALEXANDRIE.

Caire, 28 janvier 1856.

Le vice-roi a adhéré à ma demande de vous envoyer en Europe pour aider à préparer le rapport définitif de la Commission internationale, ainsi que pour assister, au nom de Son Altesse, les ingénieurs européens dans la discussion et la définition du programme des travaux à accomplir. Pendant ce voyage, Linant-Bey restera en Égypte, chargé de suivre les études et les travaux préparatoires.

J'ai déjà eu plusieurs conférences avec Edhem-Pacha. Il a fait venir les entrepreneurs des carrières de Tourah. Les marchés vont se passer et, dès que vous pourrez venir ici, nous réglerons définitivement la quantité des matériaux qui devront être préparés, tant en pierres de taille qu'en moellons, briques et chaux, ainsi que les lieux de dépôt.

Ce n'est que demain que nous pourrons avoir la pompe d'épuisement pour les excavations du lac Mensaleh confiées à M. Noetinger. Le nazir du barrage avait refusé de la donner sur le seul ordre d'Edhem-Pacha. Pour éviter, dans d'autres circonstances, de semblables retards, j'ai prié le vice-roi d'envoyer directement des ordres formels émanant de son cabinet à toutes les administrations et aux gouverneurs des provinces voisines des lieux où s'exécuteront les travaux, afin que tout ce qui sera demandé par Edhem-Pacha soit immédiatement fourni. Une note rédigée en turc, sous mes yeux, a été remise par le vice-roi lui-même à Talat-Bey avec ordre d'expédier la circulaire en question.

LXXX

A M. LE CHEVALIER DE NEGRELLI, A VIENNE.

Caire, le 3 février 1856.

J'ai reçu hier la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, le 25 janvier. Je me suis empressé de la lire au vice-roi qui est très-désireux d'être mis au courant en détail de ce que m'écrivent *ses amis* de la Commission internationale. Il a été très-heureux d'apprendre le haut intérêt qui a été manifesté pour sa personne et pour son projet par S. M. I. et R. votre empereur, par S. A. l'archiduc Ferdinand-Maximilien, par le prince de Metternich, par M. le baron de Bruck et ses collègues les ministres autrichiens.

C'est pour lui une grande satisfaction de voir que ses efforts, dans l'intérêt de la civilisation de l'Égypte, de sa prospérité et de ses relations avec l'Europe, non-seulement sous le point de vue du commerce international, mais encore comme passage maritime d'une partie du monde vers l'autre, sont appréciés par les plus puissants souverains, par les princes les plus éclairés et par les plus illustres hommes d'État. Il se félicite enfin qu'un ingénieur aussi distingué que vous ait étudié sur les lieux le pays qu'il gouverne dans un but constant d'amélioration. Ce but, que la constitution héréditaire du gouvernement de l'Égypte permettait seule d'obtenir, dans l'intérêt véritable de l'empire ottoman et de la politique européenne, ne pouvait pas être poursuivi avec plus d'intelligence, de sagesse et d'énergie que par le prince dont vous avez pu

juger de près les bons sentiments, le caractère loyal et la volonté de faire le bien.

Aussi, est-il convaincu que sa situation personnelle, celle de sa famille, les intérêts de l'Égypte, loin d'avoir à perdre, n'auront qu'à gagner, lorsque les conseils de la diplomatie auront à s'en occuper et, sous ce rapport, il a appris avec plaisir l'opinion exprimée par S. A. le prince de Metternich et S. E. le baron de Bruck de comprendre, dans le traité de paix à intervenir, la question de l'isthme de Suez. Vous pouvez vous rappeler que j'avais partagé cette idée, dès le principe, et que si j'avais cru dangereux jusqu'à présent de voir la politique de l'Europe s'interposer entre le Sultan et le vice-roi sur la question de la ratification impériale du firman de concession, je considérais qu'une fois le principe de l'entreprise admis et accepté par qui de droit, il était à désirer, pour la sûreté de l'Égypte, et pour l'équilibre de l'Europe, que le grand passage du commerce du monde reçût la consécration des puissances maritimes.

Je compte m'embarquer le 17 de ce mois pour Trieste. Nous nous entretiendrons, avec le baron de Bruck, de ce qui concerne notre entreprise et des questions financières ou politiques qui s'y rattachent.

Je vous communique le décret rendu par le vice-roi à l'égard des ouvriers qui seront employés par la compagnie universelle. Ce document permettra à la Commission internationale de fixer ses évaluations, d'une manière précise, pour la main-d'œuvre, et lorsque la compagnie sera constituée, ce sera une base indispensable, si l'on trouve avantageux de donner des travaux à l'entreprise.

LXXXI

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(Suite du Journal.)

Caire, 4 février 1856.

Vous avez su mon départ d'Alexandrie avec le vice-roi, atteint d'une ophthalmie; notre séjour à Tantah où j'occupais dans son habitation un appartement à côté du sien. Pendant cette maladie d'yeux, qui dure depuis plus de vingt jours, je lis et je vois pour lui une partie de la journée. En arrivant au Caire, il m'a pris par la main, à la descente du wagon, où tous les grands dignitaires étaient venus le recevoir, m'a fait monter avec lui dans sa voiture; à notre arrivée au palais de Kasr-el-Nil, il a donné l'ordre qu'on me préparât l'appartement particulier qu'il y occupait l'année dernière, et il s'est installé dans la partie du harem dont le personnel est en ce moment à Alexandrie. Après avoir assisté, à ses côtés, à la cérémonie du baise-pied respectueusement accomplie par les autorités du Caire, les ministres, les généraux, les officiers de la maison, j'ai été conduit en cérémonie dans l'aile du palais qui m'était réservée. Cette aile, située entre un jardin et le Nil, en face de l'île de Boulac, consiste, au rez-de-chaussée, en une immense et belle galerie donnant entrée à des divans de réception. Au premier, nouvelle galerie avec des renfoncements à divans et à fenêtres, de distance en distance; au milieu, est une fontaine en marbre blanc. Les galeries sont dallées en marbre, les murs sont ornés de dorures et de peintures à paysages sans figures humaines. Ma chambre à coucher a d'un côté six

[illegible] utiles de voir.

[illegible] mon départ. [illegible]

[illegible] Lorsque le [illegible] pour la première fois de cette [illegible] pour [illegible] la Commission internationale [illegible] ses observations [illegible] d'en prévenir à [illegible] afin qu'on fût mis en [illegible] Je me réservais de ne pas laisser [illegible] exposé à être contrecarré par [illegible] pas être suffisamment soutenu par l'ambassadeur de France. Dès que j'ai su à quoi [illegible] j'ai attendu et je continuerai d'attendre.

Le vice-roi a reçu hier de l'archiduc d'Autriche, Ferdinand-Maximilien, tant en son nom qu'au nom de l'empereur son frère, une lettre très-bonne pour notre canal. Cette lettre se termine ainsi :

Je ne doute pas que les hommes éminents qui sont occupés de la grande entreprise à laquelle s'intéresse si vivement Votre Altesse, sauront surmont r tous les obstacles et la mener à bonne fin, dans l'intérêt du monde et pour la gloire de celui qui gouverne si heureusement l'Égypte.

Kœnig-Bey étant à Alexandrie, le vice-roi m'a prié de lui faire sa réponse, qu'il a immédiatement signée, pour l'envoyer par ce courrier. La voici :

J'ai été heureux de recevoir de Votre Altesse elle-même la nouvelle du rétablissement de sa santé par sa bienveillante lettre du 9 janvier. L'assurance qu'elle me donne de son prochain voyage en Égypte m'a comblé de satisfaction. Il me sera doux de renouveler et de resserrer des relations qui m'ont déjà été si agréables.

L'intérêt que Votre Altesse témoigne à ma personne et à mes projets, celui que Sa Majesté impériale et royale l'Empereur, votre auguste frère, a daigné me faire connaître, me sont très-précieux et m'encouragent à marcher dans la voie de progrès et d'amélioration sociale qui me fait obtenir de si hautes sympathies.

Vous me rendez compte de nouvelles publications faites par les partisans de tracés indirects du canal maritime par le moyen de l'eau du Nil. Tout ce qu'ils ont trouvé à dire contre moi, c'est que j'étais *naïf et candide* (pas assez cependant pour me laisser égarer par eux). Ils me dénoncent, de plus, comme ayant la *monomanie du tracé direct*. Si monomanie il y a, la mienne vaut au moins la leur, puisqu'elle a été couronnée de succès.

LXXXII

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Caire, 10 février 1856.

Le gouvernement égyptien avait reçu, depuis plusieurs mois, des propositions de M. Léon Gisborn, représentant d'une compagnie anglaise qui doit se former pour établir une communication télégraphique de l'Angleterre aux Indes en passant par Alexandrie, Suez, Massouah et Aden. Ces propositions étaient recommandées par le gouvernement ottoman, par M. Frédéric Bruce, agent de Sa Majesté Britannique en Égypte, et elles ont été appuyées en dernier lieu par lord Canning, gouverneur général des possessions anglaises dans l'Inde. J'appris que M. Gisborn se plaignait d'être renvoyé d'un ministère à un autre sans obtenir depuis longtemps aucune solution. J'en parlai au vice-roi. Son Altesse me demanda si je croyais qu'il y eût danger à faire passer à travers l'Égypte un fil télégraphique entre l'Angleterre et les Indes, sans qu'il eût connaissance des nouvelles qui se transmettraient d'un point à un autre. Je lui répondis que je considérais comme un préjugé toute opposition à un projet de cette nature et que, dans tous les cas, s'il y voyait des inconvénients, il fallait le dire franchement, et ne pas laisser dans l'incertitude le pétitionnaire.

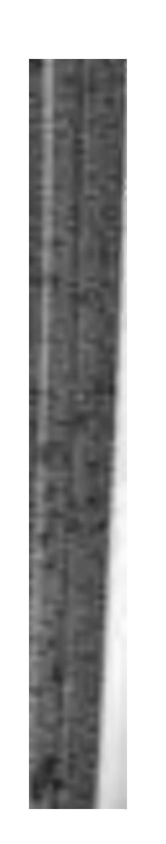
Le lendemain matin, je fus invité par Son Altesse à descendre à son divan où se trouvaient M. Bruce et M. Gisborn qu'il avait fait appeler. — « Je charge mon ami M. de Lesseps, leur dit-il, d'examiner et de discuter avec vous

votre projet. Montez avec lui dans son appartement. J'approuverai ce qu'il fera et je vais donner dès à présent l'ordre de faire traduire en turc, pour être soumise à ma signature, la convention qu'il aura réglée, d'accord avec vous. »

En deux heures, le traité fut discuté, écrit et signé.

M. Bruce a pu voir, dans cette circonstance, que loin d'imiter l'exemple de quelques-uns de ses compatriotes, héritiers isolés d'une politique d'exclusion et d'antagonisme, dont les efforts ont cherché et cherchent encore, depuis un an, à entraver l'entreprise universelle du percement de l'isthme de Suez, j'avais au contraire employé tous mes soins à faire triompher le principe libéral de la libre communication télégraphique de l'Angleterre avec ses possessions orientales, à travers le territoire égyptien.

Je te remets ci-joint le projet qui a été arrêté et approuvé par le vice-roi. Il est bon que M. Walewski ait connaissance des détails que je viens de donner pour en faire usage au besoin.



Porte, ce succès aura une fin parce qu'il ne peut plus empêcher la formation de la Compagnie ; il ne peut pas non plus empêcher que nous ayons du temps devant nous pour le contrecarrer et pour faire de l'agitation partout. sans que nos préparatifs soient arrêtés, sans qu'il y ait une minute perdue dans le mouvement progressif de l'entreprise.

LXXXIV

A M. BARTHÉLÉMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Trieste, 28 février 1856.

Vous savez maintenant que j'ai quitté l'Egypte avec toutes mes expéditions en règle.

Dites à M. de Chancel *que j'ai été à temps* de faire retrancher de l'art. 17 du cahier des charges et à l'occasion des tarifs la clause suivante : « *que nous nous réservons de ratifier.* » Pour l'avenir ce retranchement était très-utile, car Mohammed-Saïd ne sera pas toujours là, et avec les gouvernements orientaux qui ne répondent jamais clairement, il faut que la Compagnie soit libre de modifier en tout temps ses tarifs suivant son intérêt et ses besoins. Car autrement l'arbitraire oriental, aidé de l'influence britannique, pourrait dans l'avenir causer des dommages à des actionnaires, si, comme je le prévois, les actionnaires ne sont pas Anglais.

Tous mes papiers n'ont été revêtus du sceau vice-royal que la veille de mon départ d'Alexandrie. Il avait été impossible de le faire pendant la maladie du vice-roi.

On dit que la paix va être conclue. J'espère que j'arriverai à Paris avant l'époque où l'on pourra s'occuper des clauses, relatives à l'isthme, à insérer dans le traité. Si cependant il y avait péril en la demeure, je vous prie de remettre à mon frère, en le priant d'en faire l'objet d'une communication au comte Walewski, et, au besoin, à l'Empereur, la note ci-jointe. S'il n'est pas nécessaire de se hâter, attendez mon arrivée. J'ai le projet de soumettre la

note en question, à mon passage à Vienne, au baron de Bruck et au prince de Metternich, afin que ce soit l'Autriche qui, ayant eu l'initiative des propositions de paix générale, prenne également l'initiative des propositions pour la neutralité de l'isthme. Il est probable, d'ailleurs, d'après ce qui m'a été écrit, qu'elle aura déjà donné dans ce sens des instructions à ses plénipotentiaires.

Vous direz à mon frère que le projet de clauses à insérer au traité de Paris résulte de notes que j'avais prises sous la dictée de M. Thiers, et dans son cabinet de la place Saint-Georges, le 14 juin 1855.

PROJET DE CLAUSES A INSÉRER DANS LE TRAITÉ DE PARIS.

Les puissances signataires garantissent la neutralité du canal, maritime de Suez, en tout temps.

Aucun bâtiment ne pourra jamais être saisi, ni dans le canal ni à quatre lieues des entrées sur les deux mers.

Aucune troupe étrangère ne pourra stationner sur les bords du canal à moins d'avoir le consentement du gouvernement territorial.

LXXXV

A M. DE NEGRELLI, A VIENNE.

Paris, 21 mars 1856.

Je commence par vous dire que, bien que j'eusse été gâté par l'excellent accueil de Trieste et de Vienne, j'ai eu beaucoup à me louer de celui que j'ai reçu à Paris, de la part de Leurs Majestés et de toutes les personnes influentes pour notre affaire.

J'ai été *autorisé*, ces jours derniers, à demander à M. le comte de Buol de vouloir bien, au nom de l'Autriche, prendre l'initiative, aux conférences, après s'en être entendu avec lord Clarendon, et à lui donner l'assurance qu'il pouvait compter sur l'appui le plus complet des plénipotentiaires français. J'ai, en outre, été chargé de remettre à M. le comte de Buol, comme base des propositions, dont l'adoption ou la modification sont d'ailleurs laissées à son appréciation, le projet dont vous avez eu connaissance.

M. le comte de Buol a dû, d'après mon ouverture, s'entendre avec le comte Walewski. Je ne doute pas que, d'après ses instructions, il ne soit autorisé à agir, et j'ai tout lieu d'espérer, à la suite de mes démarches personnelles auprès des plénipotentiaires russes, prussiens et sardes, que leur concours ne manquera pas plus que celui de la France.

Je vous signale, dans le cas où vous ne l'auriez pas déjà remarqué, le passage suivant du discours adressé par

e président du Sénat à l'Empereur, à l'occasion de la naissance du prince impérial :

« L'Orient et l'Occident qui se cherchent depuis les Croisades, et commencent seulement à se retrouver, *auront marié les deux mers* et leurs rivages pour y faire couler le flot bienfaisant des idées, des richesses et de la civilisation. »

Il est bon aussi de noter la réponse de l'Empereur aux plénipotentiaires du congrès de la paix. Elle se termine par une phrase significative à l'adresse *degli nostri cari amici :*

« J'élèverai mon fils dans le sentiment que les peuples ne doivent pas être *égoïstes* et que le repos de l'Europe dépend de la prospérité de chaque nation. »

La presse de Paris et de Londres continue à faire paraître d'excellents articles. Notre ami Barthélemy Saint-Hilaire laisse peu reposer sa plume, et je vois, avec une extrême satisfaction, que la question entre chaque jour davantage dans le domaine des faits qui ne peuvent manquer de s'accomplir.

P. S. du 23.— N'ayant pas fait partir ma lettre avant-hier, je puis vous informer que j'ai eu hier une conversation importante avec le baron de Manteuffel et le comte de Cavour, qui m'ont promis de la manière la plus positive le concours de la Prusse et de la Sardaigne. Ce matin j'avais rendez-vous avec le grand-vizir Aali-Pacha. On est toujours satisfait des Turcs, lorsqu'ils vous parlent, mais il y a souvent le revers de la médaille. Aali-Pacha m'a dit qu'il se rappelait les conversations qu'il avait eues sur l'isthme de Suez avec le prince de Metternich, et qu'il

regardait l'entreprise comme tout à fait favorable à l'empire ottoman. Ayant appris que lord Palmerston l'avait vivement engagé à se rendre à Londres après la signature de la paix et avant de retourner à Constantinople, j'ai cherché à le prémunir contre le piége que pourraient lui tendre les plénipotentiaires anglais, en essayant de le mettre en avant pour opposer des difficultés de détail ou des causes de retard qui sembleraient provenir de Constantinople. Enfin je ne néglige rien pour obtenir un résultat. Si ce résultat n'est pas immédiat, il ne manquera pas plus tard, car maintenant rien ne peut plus nous arrêter.

LXXXVI

RAPPORT AU VICE-ROI.

Paris, 25 mars 1856.

L'unanimité des sympathies qui l'accueillent, la grandeur et l'universalité des intérêts qu'elle va représenter, semblent faire à l'entreprise du percement de l'isthme de Suez une nécessité de se mettre en communication directe et constante avec le public, par un organe spécial et en quelque sorte officiel.

Dans cet organe, la Compagnie chargée de donner aux deux mondes ce puissant élément de civilisation et de richesse, trouvera un instrument périodique et régulier de relation avec ses actionnaires. En tenant l'opinion en éveil, elle mettra chacun au courant de ses progrès et de ses travaux ; elle pourra faire appel aux industries toutes les fois que leur concurrence lui sera utile ; elle pourra mettre à l'étude les problèmes que les circonstances feraient surgir et qu'il lui importerait de faire résoudre par l'ascendant des idées générales et des intérêts de l'humanité.

A ce seul point de vue, les avantages et l'influence d'une pareille publication semblent ne pouvoir être sérieusement contestés.

La Méditerranée va devenir la reine du commerce et de la navigation, la grande route des peuples et de leurs échanges.

L'organe de la Compagnie universelle, s'il est dirigé avec intelligence et esprit de suite, avec mesure et absence

[illegible] d-
[illegible] commerciale de la Méditerranée.

[illegible] l'isthme [illegible] dans son cadre les [illegible] de l'Orient.

[illegible] naturellement l'un des objets [illegible] de sa sollicitude.

[illegible] la prospérité assurée, pour la sécurité pour l'avenir de la Compagnie. L'Égypte est misérable, si sa situation est précaire.

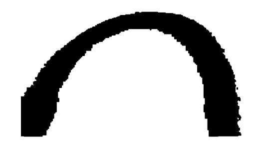
Le percement de l'isthme de Suez est pour la vieille terre des Pharaons l'événement le plus fécond en conséquences politiques. Elle va tenir la clef des deux mondes. [illegible] dans la communauté des puissances, elle est en outre, par la force des choses, dans l'équilibre européen. Elle va contraindre la nature à lui donner des Dardanelles.

Le coup d'œil qui a compris et choisi la place de la ville qu'attendent les bords du lac Timsah, n'a rien à envier à l'intelligence qui devina Alexandrie.

Désormais toutes les nations vont être intéressées au sort de l'Égypte et à sa prospérité. Mais il faut que les rapports intellectuels s'établissent. Il faut que l'Europe connaisse mieux l'Égypte. Il faut lui rendre familiers ses progrès, ses efforts et même ses obstacles, pour qu'elle lui tienne compte des difficultés survenues et de ce qui lui reste à accomplir.

L'Égypte, dans ses destinées nouvelles, est appelée à redevenir ce qu'elle fut dans l'antiquité, l'initiatrice de l'Orient.

La Compagnie universelle de l'isthme est désormais solidaire du bonheur comme de la décadence de l'Égypte. Elles se doivent l'une et l'autre réciprocité de concours et



de défense. Un journal, organe de la Compagnie, manquerait à son but s'il ne comprenait pas qu'un des objets essentiels de sa rédaction est d'aider l'Égypte à se développer au dedans, à se populariser au dehors.

Instrument de publicité de la plus utile entreprise des temps modernes, il embrassera toutes les questions qui se rattachent à sa spécialité, mais il n'en sortira jamais.

Il aura toujours une parole d'apaisement, d'union, de bonne volonté pour tous ; il se fera une loi d'éviter tout ce qui pourrait aigrir, inquiéter, diviser les grands intérêts qu'il a pour mission de rapprocher dans les œuvres du travail et de la paix.

LXXXVII

NOTE POUR L'EMPEREUR

Paris, 29 mars 1856.

La science européenne, par l'organe de ses plus célèbres ingénieurs, a déclaré que le percement de l'isthme de Suez était une œuvre facile, d'un succès assuré et dont la dépense totale n'excédera pas deux cents millions.

Le vice-roi d'Égypte a déjà fait commencer les travaux préparatoires.

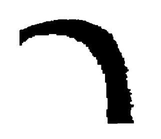
L'opinion publique en Angleterre s'est prononcée favorablement.

La Porte attend pour sanctionner le firman du vice-roi d'Égypte, approuvé par elle en principe, que le gouvernement français lui fasse connaître officiellement son approbation et la garantisse contre les réclamations de l'ambassadeur d'Angleterre.

Dans l'état actuel de l'affaire, il appartient à Votre Majesté de choisir le moment où elle croira devoir vaincre les dernières résistances du cabinet anglais.

Elle jugera s'il est possible de faire introduire, dans les actes diplomatiques qui suivront la déclaration de la paix, une clause qui garantirait en tout temps, pour la navigation, aux commerçants de tous les pays, la liberté de passage et la neutralité du canal maritime.

Ci-joint l'extrait d'une correspondance de Péra faisant connaître la situation de l'affaire, à Constantinople.



« Péra, 16 mars 1856.

« Vous trouverez le grand-vizir Aali-Pacha très-favorable au projet de percement de l'isthme de Suez.

« La seule préoccupation est la rédaction d'un acte diplomatique qui placerait le canal dans une condition de neutralité garantie par toute l'Europe.

« Vos adversaires de l'année dernière sont toujours dans les mêmes sentiments.

« Lord Stratford déplore l'engouement qui s'est emparé des esprits à Londres, en faveur de votre canal, et il ne dissimule pas qu'il continuera à soutenir que le projet est contraire aux véritables intérêts de l'Angleterre. Les exemples du passé sont là pour nous prouver que, s'il recevait l'ordre officiel d'agir, il passerait ses instructions sous silence, pour essayer de faire prévaloir ses opinions personnelles, encouragé dans cette voie par les correspondances particulières de lord Palmerston. Sa résistance ne pourrait être vaincue que dans le cas où l'ambassadeur français recevrait de son gouvernement l'ordre de se prononcer. »

LXXXVIII

A M. THOUVENEL, AMBASSADEUR DE FRANCE
A CONSTANTINOPLE.

Paris, 4 avril 1856.

Depuis mon arrivée à Paris, j'ai attendu pour vous écrire d'être en mesure de vous rendre un compte exact de la situation. Ce compte, je l'ai rendu moi-même à l'Empereur, qui m'a fait appeler le jour même où la paix se signait. Je vous remets une copie de ma note.

Tous les plénipotentiaires se sont exprimés vis-à-vis de moi de la manière la plus favorable pour l'entreprise de Suez, à l'exception, bien entendu, des Anglais.

Le comte de Buol, autorisé par son gouvernement à prendre l'initiative et à proposer à la conférence de s'occuper de la question, a craint, après en avoir causé avec lord Clarendon, de rencontrer de sa part une opposition trop décidée, et il s'est abstenu, bien qu'il fût assuré de l'appui des plénipotentiaires français, russes, sardes et prussiens. Il a agi sagement, car, l'opinion se prononçant de plus en plus favorablement en Angleterre, je regarde comme hors de doute que les résistances politiques finiront par être vaincues naturellement sans qu'il soit besoin de provoquer des conflits. Dans cette pensée, il était préférable de ne pas donner à lord Palmerston et à lord Clarendon l'occasion de faire une déclaration sur laquelle il leur aurait été difficile de revenir plus tard, s'ils restent aux affaires.

Maintenant la solution est entre les mains de l'Empe-

reur, qui saura choisir le moment, et comme je sais positivement qu'il continue à s'y intéresser et qu'il veut la réussite, je le laisse faire, tout en m'aidant de tous mes efforts dans la voie d'accomplissement du fait, conduite qu'il a approuvée.

Dans quelques jours, je me rendrai de nouveau à Londres et vous serez exactement tenu au courant de mes démarches. Les ingénieurs et les capitalistes anglais m'y attendent.

LXXXIX

NOTE POUR S. A. LE VICE-ROI D'ÉGYPTE.

Paris, 8 avril 1856.

Je ne dois pas cacher à Son Altesse que lord Palmerston et ses agents cherchent à accréditer l'opinion que le canal de Suez sera une cause de grands embarras pour l'Égypte, et que cette question est capable de renouveler l'accord des puissances qui eut lieu, en 1840, contre la vice-royauté d'Égypte, en laissant de nouveau la France dans l'isolement.

Mais le vice-roi a compris, au contraire, qu'il améliorera sa situation personnelle et garantira l'Égypte des mauvaises chances de l'avenir par la réalisation de son projet de percement de l'isthme de Suez. La manière libérale dont ce projet a été conçu et dont il continue à être poursuivi, entraîne peu à peu, dans les intérêts de l'Égypte, l'Europe entière.

Le vice-roi grandira en persévérant dans sa conduite, tout en maintenant ses liens de vassalité tels que les traités et les usages les ont consacrés.

Sans l'affaire de Suez et les sympathies qui lui ont été acquises à cette occasion, ses ennemis en Europe et les intrigants qu'il doit connaître, auraient facilement profité des conférences de la paix, basées sur l'intégrité de l'empire ottoman, pour diminuer sa situation personnelle et paraître fortifier Constantinople aux dépens de l'Égypte.

Ses adversaires disaient que c'était à tort que l'on avait fait l'éloge de son administration, depuis qu'il avait pris

possession du gouvernement de l'Égypte; qu'il n'était pas partisan des idées de civilisation et de progrès, comme on cherchait à le faire croire; qu'au fond il était encore plus contraire aux Européens qu'Abbas-Pacha; qu'en un mot, c'était un Turc comme un autre, peut-être même pire qu'un autre. On ajoutait que, cette grande entreprise du canal de Suez, il n'aurait pas la persévérance de la soutenir.

Cette dernière exagération montrait le bout de l'oreille. Nos amis en ont profité pour prouver la fausseté des autres accusations. En effet, si Mohammed-Saïd n'était pas aussi résolu qu'il a été habile, intelligent et libéral vis-à-vis de l'Europe, il n'aurait pas, depuis quinze mois, supporté tout seul l'initiative et la responsabilité du grand projet, qui aujourd'hui l'a placé si haut dans l'estime du monde, et il n'aurait pas conduit cette affaire, pour l'abandonner au moment même où elle le sert si bien et où tant d'intérêts viennent en Europe se grouper autour de lui.

Dans cette situation, il tombe sous le sens le plus vulgaire que reculer serait un déshonneur pour lui, un acte insigne de faiblesse et de versatilité, que la nature de son caractère ne permet pas un seul instant de supposer.

Pour qu'une accusation ait de la valeur, il faut au moins qu'elle ait quelque vraisemblance. Si le vice-roi a ses défauts comme tous les hommes, il ne manquera jamais à sa parole, à sa dignité, et il ne pèchera certes pas par un manque d'amour-propre ou de juste orgueil.

Mais lorsqu'on gouverne les hommes et que l'on se trouve dans une position publique, où il est impossible d'échapper à la critique, il ne faut pas seulement avoir raison, il faut paraître l'avoir, se modérer dans son lan-

gage, être circonspect en public et éviter de blesser l'opinion.

Le vice-roi ne doit pas perdre de vue que si la Turquie échappe à la ruine, ce sera parce qu'elle entrera dans le mouvement européen, qu'elle s'y mêlera de bonne foi et sans arrière-pensée. Il faut que l'Égypte ne manque jamais à l'initiative qu'elle a prise depuis longtemps dans cette voie, et qu'a si bien constatée l'entreprise du canal de Suez. Les larges et libérales concessions faites à ce sujet sont la meilleure réponse à opposer aux accusations de barbarie et de préjugés contre la civilisation de l'Europe.

Le vice-roi a très-bien compris, dès le début, et en prévision des difficultés auxquelles on s'attendait, qu'il devait marcher résolûment vers l'accomplissement du fait, en intéressant dans tous les pays le plus de monde possible au succès de l'entreprise. C'était d'ailleurs pour lui un moyen infaillible d'en profiter, d'en rester le maître, de grandir par elle et avec elle.

Dans les circonstances actuelles, dans ce qu'on peut appeler une crise de mouvement général qui attire pacifiquement les peuples les uns vers les autres, la canalisation de l'isthme de Suez était inévitable, et s'il n'avait pas eu la prévision de la proposer au monde et d'en préparer l'exécution, on aurait fini par la proposer à la Porte dans des conditions hostiles à la dynastie du vice-roi d'Égypte, et peut-être alors, ceux qui cherchent aujourd'hui à s'y opposer auraient essayé de s'en servir contre lui, à leur profit, en faisant passer le projet par-dessus sa tête. Il ne faut pas se dissimuler que si l'on cherche à le faire soupçonner de faiblesse et de tergiversation, tandis que, d'un autre côté, on lui représente son projet de ca-

nal comme une menace contre sa propre sécurité, c'est qu'on désire le voir reculer, pour lui ôter les moyens de se fortifier légalement et avec l'assentiment général.

Jusqu'à présent, l'affaire marche si bien dans l'opinion publique, en Angleterre, qu'il est inutile de forcer la main aux hommes d'État anglais dont la résistance s'est manifestée.

La politique choisira le moment opportun.

Il n'y aura donc pas lieu de s'étonner s'il n'est pas fait mention du canal de Suez dans les actes diplomatiques qui suivront la déclaration de la paix. Il vaut mieux s'abstenir que s'exposer à ne pas avoir l'unanimité, lorsque le résultat définitif ne peut plus être mis en doute.

Le commencement des travaux préparatoires, l'exécution du canal auxiliaire dérivé du Nil continueront à entretenir les esprits en faveur de l'Égypte, répondront par des faits positifs à tous les mauvais vouloirs et permettront aux difficultés politiques de l'affaire de se dénouer naturellement sans choquer personne, et sans qu'il y ait de temps perdu.

En attendant, je vais aller faire une campagne de quelques jours en Angleterre. Les publications continuent. La Commission internationale, dont les procès-verbaux vont paraître, se réunira et arrêtera le programme détaillé des travaux à exécuter. Les intérêts financiers se grouperont. Nous montrerons enfin que nous existons et que nous avançons vers un but, sous le patronage et avec l'aide d'un prince qui pouvait difficilement se placer, au début de sa carrière, dans une meilleure situation.

XC

NOTE POUR LE COMTE WALEWSKI,
MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, A PARIS.

Résumé d'un entretien que j'ai eu avec lord Clarendon le 13 avril 1856 :

De Lesseps. Vous savez qu'une commission d'ingénieurs les plus expérimentés de l'Europe pour les travaux hydrauliques, a décidé, à l'unanimité, que l'entreprise du percement de l'isthme de Suez était facile, d'un succès assuré, et que la dépense maximum n'excéderait pas 200 millions de francs.

A la suite de cette déclaration, le vice-roi d'Égypte, après avoir confirmé, par une nouvelle concession, celle qu'il m'avait accordée le 30 novembre 1854, et après s'être assuré que la Porte ne mettrait aucun obstacle à la réalisation de l'entreprise, a approuvé le cahier des charges et les statuts de la Compagnie universelle dont l'organisation m'était confiée.

Cette organisation marche vers une heureuse solution. Assuré de réussir en France, je vais me rendre à Londres, où j'ai l'intention de charger un comité anglais de répartir la somme de 40 millions de francs, destinée aux capitalistes anglais dans la souscription générale, dont la liste a été combinée d'accord avec le vice-roi d'Égypte.

Comme, l'année dernière, l'ambassadeur de la Grande-Bretagne à Constantinople est intervenu pour empêcher la Porte de ratifier la concession du vice-roi, je viens vous demander ce que je dois faire savoir aux capitalistes an-

glais, et si leur gouvernement a le projet d'apporter des obstacles à la réalisation de l'entreprise.

LORD CLARENDON. Si nous avons émis des doutes sur l'opportunité de votre entreprise, ce n'a jamais été au point de vue commercial anglais, mais uniquement sous le point de vue politique de l'empire ottoman, parce que nous avons craint que la coupure de l'isthme, en donnant trop d'importance à l'Égypte, ne troublât ses rapports avec la Turquie. Tant en mon nom personnel qu'au nom du cabinet anglais, je repousse formellement la pensée qui nous a été prêtée de craindre une concurrence commerciale et de vouloir, dans notre intérêt, apporter un obstacle à un progrès maritime dont nous serions les premiers à profiter. De tels sentiments seraient contraires aux principes de toute ma vie politique et à ceux qui forment la base économique du gouvernement anglais. Ce qui nous préoccupe, je le répète, c'est l'autorité de la Porte sur l'Égypte, dont le vice-roi ne paraît pas jusqu'à présent avoir tenu assez de compte, puisqu'il poursuit son projet sans avoir obtenu la ratification du Sultan.

DE LESSEPS. Je me félicite de voir la question débarrassée de la difficulté qui avait paru la plus grave, c'est-à-dire de toute crainte que les intérêts britanniques puissent être lésés par la canalisation de l'isthme de Suez.

Bien que lord Stratford eût, à ma connaissance, manifesté cette crainte, je n'ai manqué aucune occasion, depuis un an, de proclamer que telle n'était point l'opinion de l'Angleterre. Je me suis ainsi exprimé dans plusieurs écrits, à Paris et à Londres, et récemment dans une réunion publique à Trieste, dont la presse, française et étrangère, a rendu compte.

Pour ce qui concerne la Porte, il est hors de doute

qu'elle est meilleur juge de ce qui lui convient, dans ses rapports avec l'Égypte, qu'un gouvernement étranger ; or, je suis en mesure d'affirmer qu'elle n'a manifesté aucune des préoccupations qu'on lui attribue gratuitement à l'égard du vice-roi. J'ai eu l'honneur d'entretenir personnellement le Sultan et ses conseillers de l'entreprise du canal de Suez, et dès le commencement de l'année dernière, j'aurais rapporté, de Constantinople à Alexandrie, la ratification impériale, sans l'intervention alors spontanée de l'ambassadeur anglais.

Toutefois, l'entreprise a été acceptée en principe par le Sultan, ainsi que l'a constaté une lettre vizirielle adressée au vice-roi et rendue publique.

Depuis cette époque, le vice-roi a patiemment attendu le bon vouloir de l'Angleterre.

On doit savoir d'autant plus de gré au vice-roi de sa condescendance et de sa réserve que les conventions appelées à régler les conditions du gouvernement et de la succession du pouvoir en Égypte ne le soumettent point, pour exécuter des travaux de canalisation ou autres, à l'obligation de recourir à une autorisation de Constantinople. Ce qui ne lui est pas permis est formellement exprimé dans ces conventions, et, quand il a rempli les charges prévues, qu'il a payé son tribut régulièrement, il ne lui est pas défendu d'exécuter des travaux d'utilité publique, et particulièrement une entreprise qui ne sera pas moins profitable à son souverain qu'à ses administrés.

Il est notoire que cette thèse a été soutenue, il y a quelques années, par l'ambassade d'Angleterre à Constantinople, à l'occasion du chemin de fer égyptien qui fut construit d'Alexanrdie au Caire.

Aujourd'hui Mohammed-Saïd-Pacha fait poursuivre jusqu'à Suez les travaux de la voie ferrée qui sera probablement et très-heureusement terminée à la fin de cette année. Ni la Porte, ni même l'Angleterre n'ont encore songé à élever la moindre réclamation contre un manque d'autorisation impériale. Mais là n'est pas la question en ce qui concerne le canal de Suez, puisque l'autorisation a été demandée, et, pour mon compte, j'ai particulièrement insisté sur la convenance de cette formalité, afin de donner toutes les garanties désirables aux capitaux européens destinés à s'engager dans l'entreprise.

Maintenant, comme il me paraît impossible de supposer que des ministres d'une grande et puissante nation, veuillent chercher à abriter leur propre opposition derrière la faiblesse de la Porte, je me borne à réfuter la seule objection qui me paraisse subsister, c'est-à-dire celle qui est alléguée dans un simple intérêt de sollicitude pour l'autorité et la souveraineté du Sultan.

Le vice-roi d'Égypte, après son avénement, s'est constamment montré le vassal fidèle et dévoué du Grand Seigneur; il n'entre pas dans sa pensée de porter la moindre atteinte aux conventions qui ont réglé les conditions de son gouvernement, ses relations avec son souverain sont aussi bonnes qu'on peut le désirer, malgré les tentatives que l'on fait de temps en temps pour inspirer des défiances contre lui. Les sacrifices de l'Égypte dans la dernière guerre ont resserré de plus en plus des liens nécessaires. Il paraît difficile de soupçonner en quoi l'ouverture du canal de Suez viendrait troubler la régularité de cette situation.

Puisqu'il m'est permis d'exprimer ici franchement ma pensée, je dirai que, suivant moi, il serait très-dangereux

et très-impolitique de créer entre le souverain et le vassal des défiances qui n'existent pas.

Les amis de l'alliance française et anglaise ne doivent point oublier ce qui s'est passé en 1840.

Alors, une politique hostile à la France profita fort habilement des défiances suscitées contre Méhémet-Ali, et l'Angleterre se mit à la tête d'une ligue contre l'Égypte dont l'affaiblissement servait en définitive les projets des ennemis de la Turquie.

Méhémet Ali, auprès duquel je résidais alors, comme agent français, travaillait à préparer l'hérédité dans sa famille, pour asseoir un gouvernement stable en Égypte. C'est à tort qu'on lui a prêté l'intention de se substituer à son souverain ; il n'en eut jamais la pensée. Voyant la décadence de la Turquie, il n'avait pas d'autre ambition que d'être le bras droit et le meilleur soutien de l'empire ottoman dont il redoutait la décomposition. C'est dans ce but que. pour fortifier l'empire, il voulait civiliser l'Égypte, où une population docile et homogène lui permettait d'introduire successivement les réformes, qui, ailleurs, pouvaient rencontrer des difficultés ou des résistances.

Si les puissances alliées veulent sincèrement faire entrer la Turquie dans le mouvement européen, ce sera par des faits et des exemples pratiqués sur les lieux qu'elles y parviendront, plutôt que par des hatti-schérif ou des hatti-houmayoum.

L'Égypte est le pays où l'on pourra le plus facilement arriver, sans obstacle sérieux, à l'application des moyens de civilisation que la Turquie devra nécessairement emprunter à l'Europe, dans son mouvement d'expansion sur l'Orient.

Il est permis de compter sur votre loyauté si connue et

sur votre caractère élevé pour faire apprécier, dans les conseils de votre gouvernement, une situation qui doit appeler toute son attention, et dont l'incertitude ne pourrait se prolonger plus longtemps.

En un mot, puis-je espérer que la ratification demandée par le vice-roi d'Égypte au Sultan ne rencontrera plus à Constantinople l'opposition de l'ambassadeur de Sa Majesté Britannique?

LORD CLARENDON. — Je ne vois pas qu'il soit impossible de nous entendre. Puisque vous allez à Londres, veuillez entretenir lord Palmerston de ce qui vient de faire l'objet de notre conversation; nous en causerons ensuite, car nous nous retrouverons dans quelques jours à Londres.

[illegible]

[illegible]

Londres, [illegible] avril.

Je vous envoie le procès-verbal, rédigé pour le comte Walewski, d'une conversation importante que j'ai eue, le jour même de mon départ pour Londres, avec lord Clarendon. La lecture de ce document vous expliquera les motifs de mon voyage en Angleterre. Arrivé depuis huit jours, je n'ai pas encore eu l'occasion d'entretenir lord Palmerston, à cause de la mort subite de son beau-fils lord Cooper. Mais je n'ai pas perdu mon temps et je prépare avec soin l'organisation d'un comité anglais composé de personnes honorables, qui feront ce que, le baron de Bruck et vous, faites si bien en Autriche.

Il ressort de la situation qu'il n'y a pas beaucoup à compter, comme je l'avais prévu, sur le concours efficace de la diplomatie officielle et que nous devons plutôt nous appuyer sur l'accomplissement des faits qu'elle viendra plus tard consacrer, parce qu'alors il sera de son intérêt de s'en occuper. Jusque-là, soyez certain qu'il y aurait même danger à ce qu'elle se mêlât spontanément de nos affaires. Le danger que je redouterais serait d'effrayer le vice-roi sur les conséquences de cette intervention, dont une politique peu favorable à l'Égypte pourrait profiter pour amoindrir sa situation, sous le prétexte de garanties à prendre contre lui. Il a déjà été question, dans des conférences, de ces garanties, par suite de la crainte d'une augmentation de puissance que créerait en sa faveur la

réalisation du percement de l'isthme de Suez. Là, je vous le répète, est pour moi la plus grande difficulté qu'il faut prévoir et prendre en très-sérieuse considération.

Dans les circonstances actuelles, le but que nous devons chercher à atteindre, c'est d'obtenir que les gouvernements et surtout l'Angleterre, ne fassent pas obstacle à la ratification demandée par le vice-roi au Sultan et que ce dernier est disposé à lui accorder. Cette résolution obtenue, nous sommes maîtres de la situation et nous évitons le danger que je viens de vous signaler. Causez-en sérieusement avec le prince de Metternich et le baron de Bruck. Soyez certain que si le vice-roi voyait poindre, de la part de telle puissance que ce soit, l'intention d'amoindrir sa position régulière, il renoncerait au concours de l'Europe pour l'exécution du canal. De mon côté je suis trop sincèrement son ami pour ne pas le suivre dans cette voie. Notre base et notre appui sont en Egypte. Si depuis quinze mois j'avais cherché ailleurs ma force, je n'aurais rien fait et l'affaire ne serait pas arrivée au point où elle est.

Quels que soient les progrès qu'elle a faits, il dépend du vice-roi de ne pas la laisser s'accomplir. Je crois inutile de m'étendre davantage sur ce sujet dont vous comprendrez toute la gravité. Vous connaissez assez l'Égypte et le caractère de Mohammed-Saïd pour être d'accord avec moi.

J'avais interrompu cette lettre pour me rendre à un rendez-vous de lord Palmerston. Le premier ministre anglais, tout en confirmant le langage tenu à Paris par son collègue, persiste dans son opposition et il ne m'a pas caché que lord Stratford continuera à agir contre nous, non plus maintenant dans un intérêt anglais, mais dans

le prétendu intérêt de l'empire ottoman. Cette tactique est le dernier retranchement de l'ennemi du canal. Je vais préparer mes parallèles et poursuivre, avec prudence, mais avec plus de persévérance et de vigueur que jamais, mon travail sur l'opinion publique de l'Angleterre. Une campagne de plus ne me découragera pas. Pendant ce temps, l'affaire mûrit, grandit et prendra partout une consistance qui nous donnera des forces pour triompher.

Veuillez renouveler mes remercîments aux ministres de Toggenburg et de Bruck, ainsi qu'au prince de Metternich pour leur bon accueil, à mon dernier passage à Vienne, et pour la continuation de leur bienveillant intérêt.

M. Mac Clean est plein de conviction pour le succès de l'entreprise. Je suis convenu avec lui et avec M. Rendel que, d'après le désir exprimé par tous les autres membres de la Commission internationale, la réunion générale aurait lieu à Paris.

XCII

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Londres, 7 avril 1856.

J'ai retrouvé lord Palmerston toujours l'homme de 1840, rempli de défiance et de préjugés à l'égard de la France et de l'Égypte. Il a été fort poli et n'a pas manqué d'une certaine franchise, mais après avoir entendu la lecture de mon entretien avec lord Clarendon, il m'a tenu sur le canal de Suez le langage le plus contradictoire, le plus incohérent et j'oserai même dire le plus insensé qu'on puisse imaginer. Il en est à croire que la France a suivi depuis longtemps en Égypte contre l'Angleterre une politique machiavélique, et que c'est l'or de Louis Philippe ou de son gouvernement qui a payé les dépenses des fortifications d'Alexandrie. Il voit, dans le canal de Suez, la conséquence de cette politique. D'un autre côté, il persiste à soutenir que l'exécution du canal est matériellement impossible et qu'il en sait beaucoup plus à ce sujet que tous les ingénieurs de l'Europe dont l'opinion n'ébranlera pas la sienne (*sic*). Ensuite, sans tenir compte de cette impossibilité si bien démontrée, il m'a fait une longue tirade sur les inconvénients devant résulter, pour la Turquie et pour l'Égypte elle-même, de la concession du vice-roi et de la réalisation de l'entreprise. Il a fini par me déclarer qu'il continuerait à être très-franchement mon adversaire. En l'entendant, il m'est arrivé, de temps en temps, de me demander si j'avais devant moi un maniaque ou un homme d'État. Pas un seul de ses arguments ne pourrait

être soutenu un instant dans une discussion sérieuse. J'ai répondu à toutes ses objections ainsi qu'il convenait, mais comme j'avais à faire à un parti pris, j'ai compris que je perdais mon temps en prolongeant l'entretien. Aimant les positions tranchées, je suis bien aise de savoir à quoi m'en tenir.

Je vais donc m'occuper de dresser mes batteries en conséquence.

Rendez compte à M. Thiers de tout ce que je vous communique et faites-moi connaître ses impressions. Je ne serais pas étonné que lord Palmerston, son ancien adversaire de 1840, ne le crût l'auteur et le continuateur de la politique machiavélique en question.

XCIII

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

Londres, 21 avril 1856.

Nous savons maintenant le vrai motif de l'opposition de lord Palmerston. C'est la crainte de favoriser le développement de la prospérité et de la puissance de l'Égypte. Heureusement, ce motif n'est pas fait pour décourager le vice-roi dans la poursuite de sa noble entreprise.

Je le soupçonnais bien depuis longtemps, et je l'avais, dès l'année dernière signalé à Son Altesse, lorsque je lui avais parlé d'une dépêche de l'avant-dernier gouverneur général des Indes britanniques, où il était dit que, si l'Angleterre réussissait un jour à mettre le pied en Égypte comme elle l'avait déjà dans les Indes, elle serait la maîtresse du monde. Son Altesse n'oubliera pas non plus que dans un document de 1840 rendu public par M. Urquart, premier secrétaire de l'ambassade britannique à Constantinople, l'ambassadeur anglais, lord Ponsomby, écrivait au grand-vizir que le but de la politique de l'Angleterre et de la Porte devait être de renvoyer nus dans le désert Méhémet-Ali et toute sa descendance.

Il ne faut pas se dissimuler que, bien que cette idée, irréalisable aujourd'hui, ne puisse rester que dans les têtes de bois de quelques vieux politiques entêtés et isolés, il convient de ménager l'irritation que produit en eux l'exécution prochaine d'une entreprise destinée à rendre cette idée impuissante. Tant qu'un partisan de la politique consistant à affaiblir l'Égypte sera à la tête du minis-

vers anglais il est nécessaire de paralyser ses mauvaises intentions, en agissant avec une extrême prudence, en continuant à éclairer l'opinion publique, en marchant peu à peu et sans rien brusquer vers l'accomplissement du fait. Le vice-roi verra dans mes conseils et dans ma conduite la meilleure preuve de mon désir de ne pas le compromettre. Si je pensais plus au canal qu'à lui, rien ne me serait plus facile que de livrer l'affaire à de gros capitalistes qui la feraient marcher plus vite, en l'absorbant, mais je veux qu'il en reste le maître et qu'elle lui serve à consolider et à étendre sa situation politique.

Sans le canal, que je signale comme le motif du dénigrement de certains Anglais contre le vice-roi, il peut être certain qu'on l'aurait travaillé de la même manière, sous un prétexte ou sous un autre, et que bientôt ce sera, au contraire, le canal qui lui servira de paratonnerre.

Depuis que je suis en Angleterre, je ne cesse de rectifier dans le monde les idées erronées que l'on a sur l'Égypte et qui ont été propagées par la malveillance de quelques journaux.

M. Mac-Clean m'a donné, avant-hier, dans la grande salle de Trafalgar-Hôtel, à Greenwich, un banquet qui n'a pas été sans importance. Il avait réuni une trentaine de convives, parmi lesquels les ingénieurs les plus renommés de l'Angleterre, des industriels, des commerçants, des banquiers. M. Mac-Clean, en portant ma santé, à la fin du dîner, a fait connaître l'accueil honorable et hospitalier que lui et ses collègues de la Commission internationale avaient reçu en Égypte, et il a exprimé, tant en son nom qu'au nom de l'assemblée, les vœux que l'on faisait en Angleterre pour la réalisation du percement de l'isthme de Suez et pour que mes efforts soient couronnés de suc-

cès. Ce toast et ma réponse ont été accueillis par de bruyantes marques d'approbation.

Mon but est d'amener l'opinion anglaise à se prononcer en faveur de l'isthme de Suez, de manière à ce que le gouvernement anglais soit entraîné à suivre la même politique que la France.

Un M. Wyld, géographe de la Reine, ancien membre du parlement et propriétaire du *Great globe*, à Leicester-Square, fait démontrer trois fois par jour, dans son établissement, les avantages du passage de la navigation par l'isthme de Suez sur le grand détour du cap. Il fait faire dans ce moment, pour appuyer ses démonstrations publiques, un plan en relief d'une dimension semblable à celui de Sébastopol, qui avait attiré beaucoup de monde. Cette propagande populaire est excellente.

Dans ma conférence avec lord Palmerston, dont vous verrez le compte-rendu dans la copie d'une lettre à B. Saint-Hilaire, le premier ministre m'a avoué qu'en effet l'ambassade anglaise à Constantinople avait soutenu que le vice-roi d'Egypte pouvait se passer de l'autorisation du Sultan pour le chemin de fer d'Alexandrie à Suez, mais que la situation était différente pour le canal. A cela, j'ai répondu que je ne voyais d'autre différence que la bonne volonté du gouvernement anglais pour le rail-way et sa mauvaise volonté pour le canal.

En résumé, dites à Son Altesse que cette mauvaise volonté finira par être paralysée, et qu'avec sa persévérance et son appui soutenu, les obstacles et les difficultés n'auront servi qu'à grandir sa position et à rendre le succès plus complet.

XCIV

A M. THOUVENEL, A CONSTANTINOPLE.

Londres, 22 avril 1856.

Voici des renseignements qui vous intéresseront et qui, dans l'occasion, pourront vous être utiles ; vous pouvez compter sur leur exactitude.

Le jour du banquet donné par l'Empereur aux plénipotentiaires du congrès de la paix, et après le dîner, Aali-Pacha, le plénipotentiaire turc, s'est approché de Sa Majesté et lui a demandé ce qu'elle pensait de la question de l'isthme de Suez. Il a ajouté que son maître y attachait une grande importance à tous égards, mais qu'il désirait savoir les intentions de l'Empereur des Français. L'Empereur a répondu qu'il portait le plus grand intérêt à cette affaire; qu'elle lui semblait utile pour tout le monde; qu'il l'avait étudiée sous tous ses aspects; qu'il en connaissait tous les documents et qu'il souhaitait vivement qu'elle se fît; que l'entreprise, toute belle qu'elle était, avait soulevé quelques résistances et quelques objections, en Angleterre surtout; que, quant à lui, il ne trouvait pas que les objections fussent fondées, et qu'il espérait bien les écarter; que cependant il ne voulait point trop presser les choses, de peur de les compromettre, et que, se fiant à l'heureuse alliance qui unissait les deux peuples, il s'en remettait à l'avenir, qui sans doute serait prochain, où l'on s'entendrait sur cette question.

Aali-Pacha a dit que son maître apprendrait avec bonheur les sympathies qu'exprimait l'Empereur des Français,

et qu'il était lui-même très-favorable à cette affaire, malgré quelques divergences sur des points secondaires et certaines précautions à prendre dans l'intérêt de la suzeraineté de la Porte; mais quelles que soient ces objections de détail, la Porte n'en voit pas moins avec faveur cette grande œuvre qui sera si profitable à l'Égypte, et dont elle espère bien aussi avoir sa part de profit.

L'Empereur a paru acquiescer à tout ce qu'a dit Aali-Pacha.

Puis, laissant un instant le grand-vizir, il a fait appeler lord Clarendon et lui a demandé ce qu'il pensait de l'affaire de Suez, en lui racontant ce qu'il venait d'entendre d'Aali-Pacha, et ce qu'il avait répondu. Lord Clarendon, un peu surpris de cette sortie à l'improviste, a répondu que c'était une affaire très-grave, qu'il n'y avait pas encore assez réfléchi pour donner sur-le-champ une solution, qu'il devait en référer à son cabinet, et que d'ailleurs l'exécution du projet était impossible. L'Empereur, tout en accordant qu'il fallait réfléchir à cette affaire, a soutenu que l'exécution était possible, et que la science avait prononcé. Comme lord Clarendon insistait, l'Empereur dit qu'il émettait l'hypothèse que le canal était possible, et que, raisonnant sur cette donnée, il demandait l'avis de l'Angleterre. Lord Clarendon a déclaré alors qu'au point de vue du commerce anglais, il n'y avait aucune objection et que l'Angleterre y profiterait beaucoup, mais que pour les rapports de l'Égypte et de la Turquie c'était une chose fort délicate, et que le vice-roi n'avait pas le droit de faire le canal sans l'autorisation de la Porte. — L'Empereur a rappelé les bonnes dispositions de la Sublime-Porte et la conversation n'est pas allée plus loin.

En somme cette conversation me parait décisive; les

conclusions qui me semblent devoir en être tirées sont celles-ci :

1° Ménager avec le plus grand soin les susceptibilités de la Porte. Savoir au juste quelles sont les objections *de détail* dans lesquelles on reconnaîtra nécessairement les inspirations de lord Stratford de Redcliffe.

2° Il ne faudra pas ménager avec moins de soin la susceptibilité du vice-roi, que les ennemis du canal ne seraient pas fâchés de mettre en conflit avec son suzerain.

3° L'opinion exprimée par l'Empereur des Français aura un grand poids sur la Porte et même sur l'Angleterre.

4° D'après la déclaration de lord Clarendon, il faut s'adresser à l'opinion publique en Angleterre et engager les intérêts anglais dans l'entreprise.

XCV

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

Paris, le 6 mai 1856.

J'ai prolongé mon séjour à Londres et je ne suis de retour à Paris que depuis deux jours. Cette campagne en Angleterre portera ses fruits. J'ai noué d'excellentes relations.

J'ai été présenté à la reine ; j'ai vu particulièrement le prince Albert qui s'est entretenu longuement avec moi, dans son cabinet de travail, de l'affaire du canal, et qui s'est mis au courant des travaux projetés. Il m'a dit que le duc de Brabant, qui s'intéressait à l'entreprise, la lui avait déjà recommandée. J'ai reçu le meilleur accueil du duc de Cambridge qui a très-franchement et sans aucune réserve exprimé ses sympathies pour la réussite du projet. Enfin, dans ces diverses occasions, je n'ai pas manqué de dire tout ce que je pensais, pour que l'on n'ajoutât pas foi au système de dénigrement contre le vice-roi d'Égypte, que certaines correspondances avaient depuis quelque temps cherché à faire prévaloir. J'ai cité des faits positifs établissant la situation sous son vrai jour, et permettant de juger Mohammed-Saïd-Pacha comme il le mérite, malgré des fautes ou des erreurs de détail difficiles à éviter dans un pays où l'administration n'est pas encore organisée.

J'ai été l'objet d'une démonstration très-significative de la part de la Société géographique de Londres, composée, comme vous savez, d'hommes fort influents. J'ai d'abord

été invité à un diner, au club de la Société. La table était présidée par lord Sheffield. Ma santé a été portée, dans un discours où l'on a loué mes efforts pour arriver à la réalisation du percement de l'isthme de Suez. Alors M. Gladstone, le cousin du ministre, s'exprimant en très-bon français, a dit : « Monsieur de Lesseps, si dans notre pays nous n'avons pas été aussi prompts que les autres à accueillir votre entreprise, c'est à cause de notre caractère et de nos habitudes ; mais une fois que nous sommes convaincus, nous allons plus loin et quelquefois avec plus de persévérance que les autres. Pour mon compte, j'avais eu dans le principe beaucoup de doutes ; j'en ai encore, mais je ne demande pas mieux que d'être persuadé et je fais des vœux sincères pour votre succès. »

Je remerciai mes hôtes de leur intérêt, que j'étais heureux de rencontrer dans une aussi honorable réunion de voyageurs et de savants, pour une entreprise certainement destinée à agrandir le domaine de la science géographique et à faciliter ses découvertes. Comme j'avais été prévenu que plusieurs des membres présents, ne pouvant pas assister à la séance de la Société, désiraient avoir des explications, je fis un récit assez complet de l'exploration de la Commission internationale et du résultat de ses travaux. Des questions me furent adressées sur les dangers des sables, sur les objections de la *Revue d'Édimbourg* ; j'y répondis d'une manière qui parut satisfaisante.

Je fus ensuite conduit à la séance de la Société. Le président, M. Murchisson, devait introduire, par exception, en dehors de l'ordre du jour, la question de l'isthme de Suez. Après plusieurs discours, dans lesquels les orateurs avaient fait successivement ressortir la nécessité

d'ouvrir des communications promptes et faciles entre les peuples, le président m'engagea à parler sur l'isthme de Suez. La salle était pleine et il y avait un grand nombre de dames. Dès que je me levai, je reçus une salve d'applaudissements. Les mêmes applaudissements accueillirent la fin de mon speach, que le secrétaire m'a prié de reproduire et de lui envoyer, pour qu'il soit consigné dans le bulletin de la Société. J'ai immédiatement fait ce travail. En voici la copie :

M. le capitaine Fitzroy, parlant d'un projet de canalisation de l'isthme de Darien, vous a dit tout à l'heure, dans un langage éloquent, que beaucoup de grandes entreprises, paraissant d'abord chimériques avant d'être étudiées, deviennent réalisables aux yeux de tout le monde, lorsqu'elles ont été sérieusement examinées sur les lieux. J'espère qu'il en sera ainsi pour le canal interocéanique dont il vient d'être question et je fais des vœux pour sa réalisation. Quant au percement de l'isthme de Suez, sur lequel M. le président a bien voulu m'inviter à parler, je puis vous assurer que l'entreprise est tout à fait praticable.

J'ai réuni, il y a plusieurs mois, une commission composée des plus célèbres ingénieurs de l'Europe dans les travaux de port ou de canalisation.

La majeure partie de cette commission s'est rendue en Égypte ; elle a déclaré à l'unanimité que la canalisation de l'isthme de Suez et l'établissement de deux ports sur la mer Rouge et la Méditerranée étaient des œuvres faciles et d'un succès assuré.

La rade de Suez est vaste et sûre. Plus de cinq cents bâtiments pourraient y trouver place. Ses profondeurs sont de cinq à treize mètres, sur un fond de vase d'une excellente tenue. La corvette anglaise *Zenobia* y sert depuis trois ans de magasin de charbon pour le service des paquebots des Indes ; elle est dans la région la plus exposée aux vents, et, dans le cours de ces trois années, ses ancres n'ont pas varié, ses câbles n'ont pas éprouvé la moindre avarie, ses communications avec

la terre n'ont pas été un seul jour interrompues, ce qui n'arrive pas constamment dans des ports qui paraissent excellents. Deux passes profondes et saines, assez larges pour qu'on puisse y louvoyer en tout temps et s'ouvrant par des profondeurs de seize à vingt mètres, donnent accès au mouillage.

La commission a pu conclure de ces données que la rade de Suez avait toutes les qualités désirables pour former la tête du canal des deux mers.

Sur tout le parcours de l'isthme, de Suez à Péluse, la commission internationale n'a rencontré aucune difficulté pour le creusement du canal, ni pour sa conservation dans un sol uni et dont la composition géologique est très-favorable. Les sondages vérifiés par elle établissent que le sol de l'isthme est en général formé d'une première couche de sable agglutiné, d'une seconde couche de terre argileuse, d'une troisième couche de marne calcaire, jusqu'à ce que l'on arrive à l'argile plastique, vers onze ou douze mètres au-dessous du niveau des mers.

Pendant notre excursion dans l'isthme, le vice-roi d'Égypte avait envoyé la frégate à vapeur le *Nil* dans le golfe de Péluse, où M. Larousse, ingénieur hydrographe, muni des instructions de la commission, avait pu exécuter de nombreux sondages et lever le plan hydrographique de la baie. Il fut constaté qu'en avant du cordon littoral s'étend une zone de sable fin pareil à celui de la plage qui finit aux profondeurs de dix mètres à partir desquelles commence une zone de vase d'une bonne tenue pour l'ancrage des navires et se prolongeant jusqu'aux grands fonds de la Méditerranée. La partie de la baie où la plus grande profondeur se rapproche de la baie est à la hauteur de Tannis. L'on y trouve huit mètres d'eau, à deux mille trois cents mètres de la plage, sur une étendue de cinq lieues entre la bouche d'Oum-Fareg et celle de Gémileh. C'est là que la Commission a fixé l'entrée du canal par la Méditerranée. Des jetées de deux à trois mille mètres n'ont rien d'extraordinaire, et dans l'endroit où elles seront placées, l'abordage et l'appareillage présentent toute facilité à la navigation.

Je m'occupe en ce moment de la publication d'une brochure qui contiendra les procès-verbaux des études de la commission des ingénieurs pendant son exploration de l'isthme, ainsi

qu'une réponse à la *Revue d'Édimbourg* qui a propagé des idées erronées sur la praticabilité de l'entreprise. Les erreurs dans lesquelles est tombée la *Revue* sont excusables parceque, à l'époque où elle a traité la question, elle ne pouvait pas encore connaître les travaux de la commission des ingénieurs.

Dans un pays où il y a complète liberté de discussions publiques, les bonnes causes finissent toujours par triompher.

La publication anglaise que j'ai annoncée est sur le point de paraître.

Avant de quitter Londres, j'ai préparé les éléments d'un comité local composé d'un membre de la Compagnie des Indes, d'un membre de la Banque d'Angleterre, de deux notabilités financières de la Cité, de M. Powles, secrétaire général de la compagnie des docks et des deux ingénieurs anglais de la Commission internationale. Mais ce comité ne devra fonctionner qu'après avoir obtenu la ratification du sultan.

Il faut maintenant attendre la réunion de la commission des ingénieurs, et le mouvement de l'opinion de la Cité à Londres pour faire entrer l'affaire dans une nouvelle phase. Le terrain étant bien préparé, il ne nous reste qu'à prendre un peu de patience jusqu'au moment de la récolte, tout en veillant au grain.

XCVI

A S. A. MOHAMMED-SAÏD, VICE-ROI D'ÉGYPTE.

Paris, 20 mai 1856.

Bien que je fasse connaître à Votre Altesse, par chaque courrier, tout ce qui peut l'intéresser, je ne veux pas manquer de lui dire directement combien j'ai été touché de son affectueuse lettre du 26 avril. Je n'avais pas besoin de ce nouveau témoignage pour compter sur la continuation d'une amitié dans laquelle ma confiance est complète.

J'avais depuis longtemps remarqué que les adversaires de Votre Altesse étaient instinctivement les adversaires avoués ou cachés du canal. Sous ce rapport, je n'ai pas été étonné de la campagne qu'ils ont voulu entreprendre depuis mon départ d'Égypte. Mais il y a quelquefois lieu de profiter de la conduite de ses ennemis, et lorsque l'on ne craint pas, dans une situation élevée, de savoir la vérité, que l'on a assez d'esprit pour examiner de sang-froid les attaques dont on est l'objet, que l'on a assez de bonne foi vis-à-vis de soi-même pour savoir distinguer entre ce qui est médisance et ce qui est calomnie, vos ennemis, au lieu de vous nuire, vous auront rendu service. On répond à la médisance en réparant les erreurs que l'on a pu commettre et l'on parvient toujours à confondre la calomnie par le témoignage de faits positifs et par la persévérance dans une conduite irréprochable.

Je puis donner à Votre Altesse l'assurance que tout ce qu'Elle a fait de bien est apprécié en Europe et qu'elle ne doit pas juger l'opinion publique par les propos ridicules

de quelques esprits faux ou mécontents qui ont essayé de former en Égypte un comité de calomnies et de dénonciations contre le gouvernement égyptien. La vérité se fait jour de plus en plus. Dès flatteurs peuvent dire que Votre Altesse n'a pas besoin d'être justifiée, mais il est toujours bon de faire connaître loyalement les faits, sans cela, les coquins, qui sont en général très-actifs, auraient trop beau jeu contre les honnêtes gens, qui sont portés à ne pas se remuer et à ne pas soupçonner le mal. Je me suis arrangé de manière à bien renseigner la presse de tous les pays, et les relations qui ont été créées dans ce but sont tout à fait désintéressées.

XCVII

A M. ÉLIE DE BEAUMONT,
SECRÉTAIRE PERPÉTUEL DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES.

Paris, 13 juin 1856.

J'ai l'honneur d'adresser à l'Académie des sciences une série d'échantillons qui proviennent dés sondages exécutés dans l'isthme de Suez.

Ces sondages avaient pour but de reconnaître la nature des terrains dans lesquels devra être creusé, entre Suez et Péluse, le canal des deux mers.

Je joins à cet envoi :

1° Un cahier donnant pour chaque forage l'épaisseur des couches traversées et leur niveau relativement à celui de la Méditerranée.

2° Un plan de l'isthme sur lequel est indiquée la position de ces différents forages.

3° Les procès-verbaux de la Commission internationale d'ingénieurs où se trouvent les résultats de l'exploration qu'elle a faite dans l'isthme.

4° Le profil en long du canal projeté, de Suez à Péluse.

Quoique le voyage de la Commission internationale ait eu surtout pour objet de vérifier le tracé du canal maritime entre la mer Rouge et la Méditerranée, j'ai pensé qu'il était bon de ne pas laisser perdre une occasion aussi précieuse pour la science. La géologie de cette contrée, si elle n'est pas tout à fait ignorée, est certainement peu

connue. Les échantillons que je vous envoie contribueront à la faire connaître davantage.

Plus tard, quand les travaux du grand canal seront en pleine activité, j'aurai soin que l'on conserve avec vigilance tout ce que les déblais pourront faire découvrir; mais, en attendant, je n'ai pas voulu laisser perdre les renseignements que l'on a déjà pu recueillir. Je suis heureux de les soumettre à l'Académie, par l'intermédiaire du plus savant des géologues de notre temps.

NOTE

Dans sa séance du lundi 16 juin, l'Académie des sciences a nommé, pour examiner les diverses communications de M. de Lesseps, une Commission composée de MM. Cordier, Charles Dupin, Élie de Beaumont, Dufrénoy et l'amiral Dupetit-Thouars.

XCVIII

COMPTE RENDU, A L'OUVERTURE DE LA SÉANCE GÉNÉRALE DE MM. LES INGÉNIEURS DE LA COMMISSION SCIENTIFIQUE INTERNATIONALE.

Paris, 23 juin 1856.

Je dois vous exposer en peu de mots les précédents et l'objet spécial de la réunion à laquelle vous avez bien voulu vous rendre des diverses parties de l'Europe avec un empressement dont je vous remercie.

Vous avez à résoudre, par les lumières de la science et de votre expérience, toutes les questions d'art relatives au canal qui est destiné à joindre la mer Rouge à la Méditerranée. La solution scientifique de cette grande entreprise vous appartient tout entière et vous allez décider en dernier ressort quelles doivent être les conditions pratiques de l'exécution.

Je n'entrerai pas ici dans des détails que chacun de vous connaît suffisamment, mais il m'a paru utile, avant que vos délibérations ne commencent, de résumer les travaux qui jusqu'à ce jour ont été accomplis pour préparer vos décisions.

Au mois de novembre dernier, la majorité de votre Commission s'est transportée en Égypte pour juger, par l'examen des lieux, quel était le mérite de l'avant-projet de MM. les ingénieurs de S. A. le vice-roi Linant-Bey et Mougel-Bey.

La Commission a étudié d'abord le port d'Alexandrie, et en allant de cette ville au Caire, elle a pu se rendre

compte des tracés indirects qu'elle désirait apprécier impartialement.

La Commission a ensuite étudié Suez et sa rade. Elle en a reconnu les qualités naturelles et elle a fixé la direction générale qu'y devait avoir le débouché du canal projeté.

Après Suez, elle a consacré à l'isthme lui-même un examen approfondi. En suivant la ligne jalonnée du canal, elle a vérifié les forages qui avaient été ordonnés et qui se continuaient depuis plusieurs mois. Des échantillons complets de ces forages sont placés sous vos yeux, comme ils l'ont été, lundi dernier, sous les yeux de l'Académie des sciences, par son illustre secrétaire perpétuel, M. Élie de Beaumont.

Arrivée à Péluse, la Commission a examiné les résultats des sondages exécutés, au nombre de plus de cinq cents, avec beaucoup d'intelligence et une rare énergie, par le jeune ingénieur hydrographe M. Larousse, et elle s'est éclairée sur cette partie de son exploration, comme elle l'était déjà sur la rade de Suez.

Rentrée à Alexandrie, la Commission a remis à S. A. le vice-roi d'Égypte un rapport sommaire, où elle annonçait brièvement le résultat général de ses études.

Elle a, de plus, énuméré les faits sur lesquels son opinion se fonde, dans une suite de procès-verbaux que vous connaissez.

De retour en Europe, la Commission a eu besoin de compléter les documents déjà recueillis par des documents nouveaux demandés à MM. les ingénieurs de S. A. le vice-roi, et qui exigeaient d'assez longues recherches. Ces éléments indispensables de votre décision souveraine sont tous rassemblés actuellement; ils ont retardé votre

réunion, qui aurait été convoquée plus tôt, sans cette circonstance.

Vous avez donc aujourd'hui entre vos mains les matériaux de toute sorte qui vous étaient nécessaires pour asseoir votre jugement.

Plusieurs de vos collègues qui ont eu la liberté de se rendre à Paris depuis huit jours, ont tenu des séances dans lesquelles ils ont préparé à l'avance toutes les bases de la discussion à laquelle vous allez vous livrer. MM. les ingénieurs anglais ont voulu prendre part, quoique de loin, à ces travaux préliminaires, et ils ont envoyé à leurs collègues des notes qui leur ont été fort précieuses.

Voici l'énumération exacte de tous les documents que j'ai fait recueillir, d'après les intentions de la Commission, et qui sont désormais à votre disposition :

N° 1. — Carte de l'isthme et profils en travers.
N° 2. — Plan de l'isthme avec le tracé projeté.
N° 3. — Plans des sondages de la plage et de la rade de Péluse.
N° 4. — Plan du port et de la rade de Suez.
N° 5. — Profil en long du canal maritime.
N° 6. — Cahier des forages exécutés dans l'isthme, et tableau indiquant le niveau de l'eau dans chaque forage exécuté sur le tracé du canal.
N° 7. — Caisse renfermant les échantillons des forages.
N° 8. — Courbes des marées observées à Suez.
N° 9. — Dépouillement des observations de marées faites à Suez.
N° 10. — Dépouillement des observations de marées faites à Péluse.
N° 11. — Résultats comparés de divers nivellements exécutés entre la mer Rouge et la Méditerranée.
N° 12. — Résumé des opérations sur l'évaporation faites au barrage du Nil.

N° 13. — Recherches et calculs sur le régime des eaux dans le canal des deux mers.

N° 14. — Tableau des nivellements opérés dans l'isthme de Suez et des observations de marées faites dans les deux mers.

N° 15. — Avant-métré des terrassements d'après les profils en long et en travers du tracé.

N° 16. — Recherches sur les provenances et le prix de revient des matériaux nécessaires à l'exécution des travaux.

N° 17. — Notice géologique sur l'isthme.

N° 18. — Plan des jetées proposées au débouché de la rade de Péluse.

N° 19. — Un mémoire important de M. Paléocapa, avec cartes et plans.

Tel est, Messieurs, l'ensemble des études qui ont précédé votre réunion de ce jour, et les documents dont vous aurez à faire usage.

La Commission scientifique internationale pour le percement de l'isthme de Suez, que vous constituez, se compose, dans sa totalité, et à la suite de quelques adjonctions, des honorables membres dont je rappelle les noms :

Pour l'Angleterre, de M. Mac-Clean, ingénieur en chef ; de M. le capitaine Harris, de la marine britannique des Indes, dont le choix a été déterminé à cause de ses études spéciales sur la canalisation de l'isthme de Suez et de sa connaissance pratique de la mer Rouge; de M. Charles Manby, secrétaire de l'Institut des ingénieurs civils de Londres, et de M. Rendel;

Pour les Pays-Bas, de M. Conrad, ingénieur en chef du Water Staat;

Pour l'Autriche, de M. le conseiller de Negrelli, inspecteur général des chemins de fer de l'empire :

Pour la Prusse, de M. le conseiller Lentzé, ingénieur en chef des travaux de la Vistule;

Pour l'Italie, de M. l'ingénieur Paléocapa, ministre des travaux publics à Turin;

Pour l'Espagne, de don Cipriano-Segundo Montesino, directeur général des travaux publics à Madrid;

Pour la France, de M. Renaud, inspecteur général et membre du conseil général des ponts et chaussées; de M. le contre-amiral Rigault de Genouilly; de M. Jaurès, capitaine de vaisseau, et de M. Lieussou, ingénieur hydrographe de la marine.

Enfin, vous revoyez au milieu de vous le respectable M. Jomard, un des derniers représentants de la Commission scientifique égyptienne de 1798, qui s'était empressé d'assister à votre première réunion de l'année dernière, et son confrère de l'Institut, M. Barthélemy Saint-Hilaire, qui a suivi les travaux de vos collègues en Égypte, et qui, depuis lors, n'a pas cessé un seul jour de me prêter sa savante et utile collaboration dans la tâche que j'ai entreprise.

La partie de la Commission, qui s'était transportée en Égypte, avait désigné pour son président M. Conrad, et pour son secrétaire M. Lieussou. Ces messieurs ont considéré que leur mission, dont ils se sont acquittés avec tant de zèle et de distinction, était aujourd'hui terminée. Quelques-uns de vos collègues avaient pensé qu'il convenait d'offrir la présidence de la réunion générale à M. Paléocapa, qui y semblait être appelé à la fois par son âge, par son expérience consommée et par la haute position qu'il occupe dans les conseils de son gouvernement.

M. Paléocapa, quoique très-sensible aux ouvertures qui lui avaient été faites officieusement, a dû renoncer à

cette marque de confiance, en s'excusant sur l'état de sa santé, qui lui permet toutefois de prendre part à vos délibérations. L'Assemblée aura donc à procéder, après avoir entendu l'honorable M. Conrad, à l'élection de son président et de son secrétaire.

M. Mougel-Bey, ici présent, envoyé auprès de vous par Son Altesse le vice-roi, est prêt à vous donner les informations et les renseignements que vous auriez à réclamer sur les documents que son collègue Linant-Bey et lui ont recueillis et coordonnés avec un grand soin. Il vous exposera, s'il y a lieu, la pensée générale et les données principales sur lesquelles s'est appuyé l'avant-projet soumis à votre examen.

En terminant le compte rendu que je vous devais, avant que vous ne commenciez vos importantes délibérations, je me félicite, Messieurs, de vous voir tous ici heureusement rassemblés pour la grande œuvre qui excite si puissamment les sympathies de l'Europe.

XCIX

RÉSUMÉ DES RÉSOLUTIONS ARRÊTÉES PAR LA COMMISSION SCIENTIFIQUE INTERNATIONALE DANS SIX SÉANCES TENUES LES 23, 24 ET 25 JUIN.

Transmis aux divers correspondants de tous les pays, en attendant la rédaction et la publication du rapport confié à une commission spéciale.

Paris, 25 juin 1856.

1° La Commission a rejeté le système des tracés indirects à travers l'Égypte et elle a adopté le principe du percement direct de Suez à la Méditerranée.

2° Elle a rejeté le système d'alimentation du canal maritime par l'eau du Nil et elle a adopté le mode d'alimentation par l'eau de mer.

3° Elle a discuté les avantages et les inconvénients d'un canal à berges continues d'une mer à l'autre; à la suite de cette discussion, elle a décidé que le canal serait sans berges dans la traversée des Lacs amers.

4° L'interposition des Lacs amers laissés libres ayant pour effet d'amortir les courants de marée, la Commission a jugé que des écluses aux deux entrées du canal, à Suez et à Péluse, n'étaient pas nécessaires. Elle a réservé néanmoins la faculté de les établir plus tard, s'il le fallait.

5° Elle a maintenu la largeur de 100 mètres à la ligne d'eau, 46 au plafond sur tout le parcours du canal, pour la partie de 20 kilomètres qui devra être empierrée entre Suez et les Lacs amers. Elle a réduit la largeur dans le reste du canal à 80 mètres à la ligne d'eau et à 36 au plafond.

6° Le profil de l'avant-projet des ingénieurs de Son Altesse le vice-roi est maintenu.

7° Entrée sur la Méditerranée (Port-Saïd) :

La Commission adopte pour le port de Port-Saïd le projet de jetées présenté par les membres qui sont allés en Égypte, seulement la largeur du chenal sera de 400 mètres au lieu de 500, et l'on ajoutera un arrière-bassin.

8° Port de Suez sur la mer Rouge :

La Commission adopte l'emplacement et la direction du chenal. La largeur sera de 300 mètres au lieu de 400, et l'on ajoutera un arrière-bassin.

9° La Commission déclare que l'éclairage, par des feux de premier ordre, des atterrissages sur la côte d'Égypte et de la mer Rouge, doit être la conséquence de l'ouverture du canal.

10° Un port de ravitaillement, de réparation et de radoub sera créé dans le lac Timsah.

11° Pour ce qui concerne les canaux auxiliaires d'eau douce dérivée du Nil, elle déclare qu'elle laisse le choix du meilleur mode d'exécution à l'appréciation des ingénieurs qui dirigeront les travaux, d'accord avec le gouvernement du vice-roi.

12° Enfin il est résulté des informations détaillées, données par les officiers de marine membres de la Commission, que la navigation de la mer Rouge est aussi bonne que celle de la Méditerranée et de l'Adriatique. Cette opinion, accueillie par la Commission, est le résumé en propres termes de l'avis du capitaine Harris qui a fait soixante-dix traversées de Suez aux Indes.

C

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Vienne, le 8 juillet 1856.

Après la clôture des travaux de la commission internationale, il était de mon devoir d'aller rendre compte au vice-roi d'Égypte du résultat définitif de ses délibérations. Mais en même temps que j'avais à faire connaître à Son Altesse la consultation scientifique des ingénieurs, j'ai jugé utile de lui apporter la consultation politique du doyen de la diplomatie européenne.

Je te prie de communiquer au comte Walewski l'opinion de S. A. le prince de Metternich que j'ai consignée par écrit, au sortir de mon entretien avec lui, et dont il a reconnu l'exactitude.

Opinion du prince de Metternich.

S. A. Mohammed-Saïd avait le droit de décréter l'exécution du canal de Suez. Toutes les mesures prises par lui à ce sujet méritent l'assentiment des hommes d'État de l'Europe; mais dans une question de cette importance, où il y avait lieu de prévoir que la politique étrangère pourrait s'engager, il a très-sagement fait de demander la ratification de la Porte.

L'approbation officielle d'une entreprise si évidemment utile aux intérêts de l'empire ottoman, comme à ceux de toutes les nations, ne peut plus laisser de doute depuis que la science a rendu un jugement favorable et que des capitaux suffisants sont prêts pour l'exécution.

En admettant donc que le Sultan ait commencé par être d'accord avec son vassal, Sa Hautesse se placera dans une

situation excellente vis-à-vis de l'Europe en proposant aux puissances amies ou alliées, pour éviter dans l'avenir sur cette question toutes difficultés entre elles ou avec l'Égypte, de désigner des plénipotentiaires à Constantinople, à l'effet de régler par une convention la neutralité perpétuelle du passage dans le canal de Suez, dont le principe, en ce qui concerne l'empire ottoman, est déjà formulé dans l'article 14 de l'acte de concession.

De cette manière, la question intérieure de l'exécution du canal est séparée, comme elle devait l'être, de la question extérieure de neutralité. Les prérogatives de la souveraineté territoriale restent intactes, et l'empire ottoman prenant pour la première fois, après la conclusion de la paix, la position d'influence qui lui convient dans une négociation de droit public européen, donne satisfaction aux intérêts politiques et commerciaux de toutes les puissances, en même temps qu'il obtient, par leur accession, une nouvelle garantie de son intégrité et de son indépendance.

Le vice-roi d'Égypte, qui a si fidèlement servi son suzerain pendant la guerre, lui aura rendu, par sa conduite dans une œuvre de paix, un service non moins signalé, et ainsi se trouvera justifiée cette prédiction de Napoléon Ier, qui déjà, au commencement de ce siècle, avait regardé l'exécution du canal des deux mers comme devant contribuer à la gloire et au maintien de l'empire ottoman.

CI

A MADAME DELAMALLE, A PARIS

(Suite du Journal.)

Alexandrie, le 16 juillet 1856.

Je suis entré ce matin dans le port d'Alexandrie; je ne pouvais arriver plus à propos: au moment où le bâtiment jetait l'ancre, les salves du fort et de la marine annonçaient la fête du vice-roi. Prévenu qu'à huit heures le corps consulaire et les autorités devaient féliciter Son Altesse, j'eus soin que personne ne lui fît connaître que j'étais à bord du paquebot de Trieste. Je me rendis au palais sans m'arrêter en ville. J'entrai dans la chambre du vice-roi, nous nous embrassâmes, et je fus le premier à le complimenter.

Je terminerai bientôt tout ce que j'ai à faire et je partirai le 22 pour Paris, en passant par Trieste, Venise, Milan, Gênes et Marseille.

CII

A M. THOUVENEL, A CONSTANTINOPLE.

Alexandrie, le 20 juillet 1856.

L'attention publique est ici tout entière à la mission officielle de Nedjib-Bey, l'envoyé du Sultan, qui apporte à S. A. le vice-roi de magnifiques présents. Les lettres autographes, par lesquelles le Grand Seigneur les annonce, ont été lues en grande pompe, en présence de tous les fonctionnaires, des ulémas, des patriarches chrétiens et des rabbins.

Nedjib-Bey, que j'avais connu à Constantinople, et que j'ai eu l'occasion d'entretenir en particulier, m'a paru très-satisfait de sa réception et s'est montré convaincu de l'avantage qu'il y aurait pour la Porte à accorder au vice-roi la ratification de la concession du canal.

Mohammed-Saïd fait toujours preuve, dans cette affaire, d'un esprit de suite, d'une persévérance et d'un tact dignes de la grandeur de l'entreprise. Il comprend que la France ne veuille pas prendre l'initiative à Constantinople; il comprend qu'en présence des répugnances de l'ambassadeur anglais, l'on ne juge pas opportun de lui opposer la voix prépondérante de l'ambassadeur français; mais, dans l'état où se trouve actuellement la question, il croit qu'elle ne doit plus rester longtemps renfermée dans ce cercle vicieux, après les manifestations qui ont eu lieu en Angleterre aussi bien que dans le reste de l'Europe. Il m'a demandé mon opinion. Cette opinion, vous la connaissez.

Elle se trouve aujourd'hui confirmée par l'avis du prince de Metternich, avec lequel je me suis longuement entretenu, à mon passage à Vienne, avant de me rendre en Égypte. L'illustre doyen de la diplomatie, après avoir rappelé, avec une merveilleuse lucidité d'esprit, malgré ses quatre-vingt-quatre ans, tous les antécédents de l'affaire du canal et la situation de chacune des puissances intéressées dans la question, m'a autorisé à consigner par écrit sa consultation et m'a prié de la remettre au vice-roi *comme son testament politique*, ce sont ses propres expressions.

Je viens de prendre avec le vice-roi tous les arrangements convenables pour commencer à la fin de l'année le creusement du canal auxiliaire qui conduira les eaux du Nil au lac Timsah ; nous ne voulons pas que l'affaire souffre des lenteurs obligées de la politique. Nous marchons toujours et nous accomplissons le fait.

CIII

RAPPORT A S. A. LE VICE-ROI AU SUJET DES OUVRIERS FELLAHS QU'EMPLOIERA LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DE SUEZ.

Alexandrie, 20 juillet 1856.

L'acte de concession du canal maritime de Suez contenait l'assurance implicite que la Compagnie universelle aurait à sa disposition tous les ouvriers nécessaires à l'exécution de l'entreprise. L'article 2 dispose que, dans tous les cas, les quatre cinquièmes au moins des ouvriers employés aux travaux seront Égyptiens. L'article 22 promet à la Compagnie le loyal et entier concours du gouvernement et de ses fonctionnaires. Il attache à la Compagnie les deux principaux ingénieurs du vice-roi, qui seront chargés de la conduite des travaux, de la surveillance des ouvriers et de l'exécution des règlements relatifs à la mise en œuvre.

L'application pratique du principe et la détermination des conditions et clauses attachées à son exécution restaient pour la Compagnie un de ses intérêts les plus essentiels, la garantie la plus solide du prompt et économique achèvement des travaux.

Il s'agissait pour elle d'être assurée de ne pas manquer, dans le cours des travaux, d'un nombre suffisant d'ouvriers disponibles, vigoureux, acclimatés, et de fixer un maximum de prix des salaires, pour la régularité et la sincérité du devis des dépenses que les ingénieurs de la commission scientifique internationale vont bientôt présenter dans tous ses détails.

Il s'agissait aussi, pour la complète sécurité du travail, d'obtenir une grande concentration de travailleurs, dans des conditions d'ordre, de discipline et de bien-être qui répondissent à toutes les appréhensions et fussent de nature à présenter des avantages réciproques, au travail, d'un côté, et au capital, de l'autre.

C'est dans ce but que S. A. Mohammed-Saïd a bien voulu remettre entre mes mains le décret auquel il m'a paru convenable de donner de la publicité, afin de rassurer à l'avance tous les intérêts et de répondre à beaucoup d'objections qui ont été faites contre la facilité d'exécution du canal des deux mers.

Grâce à cet acte, la Compagnie sera désormais certaine d'avoir à sa disposition les ouvriers que les ingénieurs en chef jugeront nécessaires, sans provoquer ces grands déplacements de travailleurs européens, auxquels nous n'aurions jamais dû avoir recours, mais dans lesquels on se plaisait gratuitement à signaler à la fois une difficulté matérielle et un inconvénient politique.

Dans l'intérêt de la Compagnie, le taux des salaires sera de deux tiers inférieur à celui des entreprises similaires de l'Europe.

Dans l'intérêt des ouvriers, il excédera de plus d'un tiers le prix moyen de la paye journalière qu'ils ont jusqu'à présent obtenue en Égypte.

Indépendamment du salaire en espèces, des abris sains et la nourriture sont garantis aux travailleurs, ainsi qu'un asile et les secours gratuits de l'art médical pour les cas de maladies ou de blessures.

En outre, les malades ou les blessés recevront une indemnité journalière équivalant à la moitié de leur paye. Nous croyons que c'est la première fois que cette mesure

de prévoyance et d'humanité est introduite réglementairement dans des ateliers, même en Europe.

La sollicitude déployée, en cette circonstance importante, par S. A. le vice-roi, en faveur des classes laborieuses, jusqu'ici trop abandonnées en Orient, les garanties exigées pour les protéger et les secourir, seront peut-être, aux yeux de ceux qui connaissent les anciennes mœurs de l'Orient, la plus haute preuve des progrès que, sous une impulsion généreuse, fait l'Égypte vers les idées et la civilisation de l'Occident. Ce prince, aussi instruit dans sa religion que dans les sciences de l'Europe, sait que la loi musulmane ne s'oppose à aucun progrès; il dit souvent que ce sont les mauvais gouvernements, les anciennes mœurs et les habitudes de l'Orient plutôt que les lois qui demandent des réformes.

En effet, le livre qui a proclamé la charité comme la principale règle de la vie, où il est dit qu'aux yeux de Dieu le meilleur homme est celui qui fait le plus de bien à ses semblables, ne s'opposera jamais à l'application des mesures que pourra conseiller la civilisation la plus avancée.

Nous, Mohammed-Saïd-Pacha, vice-roi d'Égypte, voulant assurer l'exécution des travaux du canal maritime de Suez, pourvoir au bon traitement des ouvriers égyptiens qui y seront employés, et veiller en même temps aux intérêts des cultivateurs, propriétaires, et entrepreneurs du pays, avons établi, de concert avec M. Ferdinand de Lesseps, comme président-fondateur de la Compagnie universelle dudit canal, les dispositions suivantes :

Article premier. — Les ouvriers qui seront employés aux travaux de la Compagnie seront fournis par le gouvernement égyptien, d'après les demandes des ingénieurs en chef, et suivant les besoins.

Art. 2. — La paye allouée aux ouvriers sera fixée, suivant les prix payés, en moyenne, pour les travaux des particuliers, à la somme de deux piastres et demie à trois piastres par jour, non compris les rations qui seront délivrées en nature par la Compagnie pour la valeur d'une piastre.

Les ouvriers au-dessous de douze ans ne recevront qu'une piastre, mais ration entière.

Les rations en nature seront distribuées par jour ou tous les deux ou trois jours, à l'avance; et dans le cas où l'on serait assuré que les ouvriers qui en feront la demande seront en état de pourvoir à leur nourriture, la ration leur sera donnée en argent.

La paye en argent aura lieu toutes les semaines. Cependant la Compagnie ne comptera, pendant le premier mois, que la moitié de la paye, jusqu'à ce qu'elle ait accumulé une réserve de quinze jours de solde, après quoi la paye entière sera délivrée aux ouvriers.

Le soin de fournir de l'eau potable en abondance pour tous les besoins des ouvriers est à la charge de la Compagnie.

Art. 3. — La tâche imposée aux ouvriers ne dépassera pas celle qui est fixée dans l'administration des ponts et chaussées en Égypte, et qui a été adoptée dans les grands travaux de canalisation exécutés pendant ces dernières années.

Le nombre des ouvriers employés sera désigné en prenant en considération les époques des travaux de l'agriculture.

Art. 4. — La police des chantiers sera faite par les officiers et agents du gouvernement, sous les ordres et suivant les instructions des ingénieurs en chef, conformément à un règlement spécial qui recevra notre approbation.

Art. 5. — Les ouvriers qui n'auront pas rempli leur tâche seront sujets à une diminution de salaire qui ne sera pas moindre du tiers et qui sera proportionnée au déficit de l'ouvrage commandé.

Ceux qui déserteront perdront, par ce seul fait, les quinze jours de solde en réserve; le montant en sera versé à la caisse de l'hôpital, dont il sera parlé dans l'article suivant.

Ceux qui apporteraient du trouble dans les chantiers seront privés également des quinze jours de solde en réserve; ils seront,

en outre, passibles d'une amende qui sera versée à la caisse de l'hôpital.

Art. 6. — La Compagnie sera tenue d'abriter les ouvriers, soit sous des tentes, soit dans des hangars ou maisons convenables. Elle entretiendra un hôpital et des ambulances, avec tout le personnel et le matériel nécessaires, pour traiter les malades à ses frais.

Art. 7. — Les frais de voyage des ouvriers engagés et de leur famille, depuis le lieu de départ, jusqu'à leur arrivée sur les chantiers, seront à la charge de la Compagnie.

Chaque ouvrier malade recevra, à l'hôpital, ou dans les ambulances, outre les soins que réclamera son état, une paye d'une piastre et demie pendant tout le temps qu'il ne pourra pas travailler.

Art. 8. — Les ouvriers d'art, tels que maçons, charpentiers, tailleurs de pierres, forgerons, etc., etc., recevront la paye que le gouvernement a l'usage de leur allouer pour ses travaux, outre la ration des vivres, ou sa valeur.

Art. 9. — Lorsque des militaires appartenant au service actif seront employés aux travaux, la Compagnie déboursera pour chacun d'eux, à titre de haute paye, de solde ordinaire ou d'entretien, une somme égale à la paye des ouvriers civils.

Art. 10. — Toutes les couffes nécessaires pour le transport des terres et des matériaux, ainsi que la poudre pour l'exploitation des carrières, seront fournies par le gouvernement à la Compagnie, au prix de revient, pourvu que la demande en ait été faite au moins trois mois à l'avance.

Art. 11. — Nos ingénieurs, Linant-Bey et Mougel-Bey, que nous mettons à la disposition de la Compagnie pour la direction et la conduite des travaux, auront la surveillance supérieure des ouvriers et s'entendront avec l'administrateur délégué de la Compagnie pour aplanir les difficultés qui pourraient survenir dans l'exécution du présent décret.

Fait à Alexandrie, le 20 juillet 1856.

(L. S.)

Cachet de S. A. le vice-roi.

(Traduction du turc.)

CIV

EXTRAIT D'UN RAPPORT PRÉSENTÉ EN JUILLET 1856,
AU ROI DES PAYS-BAS,
PAR M. SIMONS, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Nous devons la plus grande partie de notre commerce à nos vastes possessions de l'Inde et à leurs riches productions. Nous leur devons aussi notre marine marchande à laquelle ces possessions offrent un immense intérêt et pour notre fret qui s'est élevé, surtout depuis que le principe du libre échange s'est heureusement implanté chez nous. L'ouverture projetée de l'isthme de Suez, qui doit tant abréger le voyage de l'Inde, aura nécessairement sur notre commerce une influence immense, et, à ce titre, c'est pour nous une chose de la dernière importance. La Néerlande n'éprouvera sans doute dans ce grand changement aucune perte, et tout prouve, au contraire, qu'elle en tirera grand avantage; mais, en tout cas, il faut promptement trouver les moyens de pouvoir attendre les événements en toute sécurité.

Je suis convaincu qu'il convient d'appeler dès à présent l'attention de nos commerçants sur le changement projeté.

Je prends en conséquence la liberté de proposer à Votre Majesté la nomination d'une commission d'enquête.

Les travaux de cette commission devront comprendre les questions suivantes :

1° Rechercher l'influence qu'exercera le percement de l'isthme de Suez sur le commerce et la navigation en général et sur le commerce de la Hollande en particulier.

2° Indiquer les moyens à employer pour conserver, en face du changement prévu, notre part dans le commerce et la navigation, et même pour l'agrandir.

3° Indiquer ce que le gouvernement pourra faire pour soutenir et encourager les efforts de nos industriels dans cette entreprise.

Texte de l'ordonnance royale rendue à la suite du rapport de M. Simons.

Nous, Guillaume III, etc., etc.

Considérant que le projet de percement de l'isthme de Suez devra apporter de grands changements dans le commerce universel; qu'il est par conséquent de la plus haute importance d'appeler l'attention du commerce des Pays-Bas sur les changements projetés, et sur les moyens qu'on devra employer afin de profiter avantageusement de ce changement, ou tout au moins de le subir sans en sentir d'inconvénients;

Vu le rapport de notre ministre de l'intérieur, en date du 8 juillet 1856;

Nous avons ordonné et ordonnons :

1° Une commission est chargée de l'examen de cette affaire, sur laquelle elle devra présenter un rapport, qui comprendra tous les faits et documents qui pourront être utiles au commerce, à la navigation ou à l'État;

Sont nommés membres de cette commission :

E. P. de Monchy, président de la Compagnie commerciale néerlandaise, à Amsterdam, président de la commission;

J. B. Spengler, président de la chambre de commerce et des manufactures, à Amsterdam ;

A. Van Rijckevorsel Hz, président de la chambre de commerce et des manufactures, à Rotterdam;

J. Buys'tHooft, président de la chambre de commerce et des fabriques, à Dordrecht.

G. de Clercq, secrétaire de la Compagnie commerciale.

L. M. F. Plate, ancien président de la factorerie commerciale, à Batavia;

F. W. Conrad, ingénieur en chef de l'administration des eaux et digues, président de la commission internationale du percement de l'isthme, à La Haye;

P. Van Vlissengen, fabricant et armateur, à Amsterdam.

Van Oordt, directeur de la Compagnie des bateaux à vapeur, à Rotterdam;

G. J. Sprenger, président de la chambre de commerce et des fabriques, à Middelburg;

J. Van Hulst, président de la chambre de commerce et des fabriques, à Harlingen.

S. Vissering, recteur de l'université, à Leyde;

M. A. M'sGravesande Guicherit, professeur de droit commercial, à l'Académie royale de Delft, secrétaire;

3° La commission se réunira à La Haye.

GUILLAUME.

Le ministre de l'intérieur,

SIMONS.

Loo, le 10 juillet 1856.

CV

NOTE SUR LES ENQUÊTES OFFICIELLES
RELATIVES AU PERCEMENT DE L'ISTHME DE SUEZ.

Paris, 10 août 1856.

Plusieurs gouvernements s'occupent, chacun à leur point de vue, du percement de l'isthme de Suez. Ce sont les gouvernements anglais, sarde, hollandais, autrichien, vénitien, romain.

La Sardaigne, l'Autriche, la Hollande, Venise et le Pape regardent déjà l'entreprise comme définitive et se préparent avec une louable prévoyance aux suites considérables qu'elle doit avoir. Les uns agrandissent leurs anciens ports en vue du développement prévu de leur commerce; d'autres créent des ports nouveaux. Les uns sont placés sur la Méditerranée ou l'Adriatique, les autres sont placés sur la mer du Nord et verront abréger de moitié la distance qui les sépare de colonies opulentes, sources principales de leur richesse et de leur puissance.

On peut donc dire sans exagération que le monde officiel s'émeut de notre grande entreprise. C'est une phase toute nouvelle où elle entre.

Le gouvernement anglais a envoyé en rade de Péluse un bâtiment de la marine royale pour vérifier les sondages de la commission internationale.

Voilà donc les gouvernements qui, sans faire aucune démarche diplomatique, et chacun isolément, s'occupent de notre entreprise. Tous ces examens ne peuvent tourner qu'au progrès de l'œuvre, et nous en attendons avec assurance le résultat prochain.

CVI

NOTE PUBLIÉE DANS LE JOURNAL *L'ISTHME DE SUEZ.*

Considérations sur l'Égypte.

Paris, 25 août 1856.

Si l'on considère avec attention l'état particulier de chacun des pays qui composent la monarchie ottomane, il est impossible de ne pas être frappé des conditions exceptionnelles dans lesquelles se trouve l'Égypte.

La population de l'Égypte n'a point d'analogie avec celle du reste de l'empire. Elle n'est ni turque, ni grecque, ni arabe. Les habitants de la vallée du Nil sont le même peuple que les Égyptiens des Pharaons. Pour peu qu'on ait vécu au milieu d'eux, on ne saurait conserver de doute à cet égard. Conformation corporelle, dispositions intellectuelles, mœurs, préjugés, ils ont à peu près tout gardé de l'ancienne race, et les révolutions qui ont si souvent changé la face politique de l'Égypte n'ont pas sensiblement altéré le type primitif de la population indigène.

C'est assez dire que les Égyptiens de nos jours ont hérité des qualités et des défauts des Égyptiens des temps antérieurs. Or, à remonter jusqu'aux saintes Écritures, tous les documents historiques s'accordent pour marquer d'un même trait les côtés saillants du caractère national. L'Égyptien a cela de commun avec les autres individus d'origine éthiopienne, que, léger, nonchalant et doux à l'ordinaire, il se montre par moments opiniâtre, énergique et animé des plus violentes passions. Par un singulier contraste, il joint à beaucoup d'intelligence une imprévoyance et une incurie de ses propres intérêts qui souvent dépassent toutes les bornes; à une humeur facile et généralement sociable, une répugnance naturelle pour ce qui vient de l'étranger; à une soumission presque passive au pouvoir qui se

fait directement sentir, une grande propension à méconnaître l'autorité dont l'action est éloignée.

L'histoire ancienne et l'histoire moderne nous apprennent que, par leur courage inné, leur aptitude aux travaux les plus divers et leur vigueur dans l'action, les Égyptiens sont capables de grandes choses; mais c'est à la condition qu'ils soient soumis à un régime approprié à leur nature, et dirigés par une main habile et ferme. Abandonnés à eux-mêmes, livrés à leur libre arbitre, ils manquent d'initiative, de ressort, d'élan, pour améliorer leur propre situation, et le sentiment du devoir ne supplée que bien rarement chez eux à l'absence de ces qualités.

A côté de la population indigène, et l'entourant de toutes parts, sont les Arabes du désert. Ce voisinage est souvent une cause de collisions sanglantes et de ruine pour les campagnes limitrophes, toutes les fois que l'autorité ne sait pas les protéger contre les déprédations des tribus nomades.

Ainsi une imprévoyance, une légèreté, qui rendent toujours nécessaires le contrôle et la direction du pouvoir; une insoumission traditionnelle à l'autorité qui paraît dépourvue de force virtuelle et des moyens spontanés d'action; quelques mauvais penchants à refréner; voilà des données dont il faut tenir grand compte dans l'appréciation de l'état moral et social de la population égyptienne.

Les circonstances physiques sous l'influence desquelles l'Égypte est placée ne sont pas moins remarquables.

L'Égypte, on le sait, est une des plus fertiles contrées du globe. L'abondance et la variété de ses récoltes sont proverbiales; et, pendant une longue suite de siècles, son importance politique a tenu en grande partie à son importance comme pays de production. Toutefois, par opposition à ce qui se voit dans les autres contrées favorisées de la nature, la fécondité du sol repose, en Égypte, sur un fait unique, l'existence du Nil, dont les crues annuelles viennent rafraîchir et fertiliser la terre. Privée des inondations, l'Égypte ne serait qu'un désert; elle n'existe que grâce au Nil; elle ne vit qu'en vertu du phénomène des crues périodiques, dont le retour est heureusement aussi régulier que les révolutions des astres.

Mais le fleuve n'étend pas de lui-même ses bienfaits au delà

de ses rives, et son flot ne baigne naturellement que des terrains resserrés dans d'étroites limites. D'où la nécessité de recourir à des procédés artificiels pour ménager, diriger les eaux, de manière à les répandre sur les points les plus reculés du territoire, et l'urgence d'un vaste système de canalisation, d'endiguement et de barrages, dont l'entretien ne peut être négligé un seul jour sans que la stérilité et la ruine d'une portion plus ou moins étendue de l'Égypte ne s'ensuivent. Or, on doit tenir pour certain que ces travaux, exigeant une étude générale des besoins du pays, de grands moyens d'exécution et des avances considérables, ne seront jamais accomplis s'ils sont abandonnés à l'incurie des particuliers, dont les ressources en tout genre sont d'ailleurs trop bornées pour en assurer l'exécution. C'est donc à l'administration seule qu'il appartient d'y pourvoir.

Ainsi, voilà un grand pays, une riche contrée dont non-seulement la prospérité, mais l'existence même, dépendent entièrement du bon ou du mauvais vouloir, de la force ou de la faiblesse qui préside à ses destinées. Il est aisé de déduire les conséquences d'une telle situation. Nous nous bornerons pour le moment à rappeler que, sous le gouvernement des mamelouks, auquel l'expédition française porta les premiers coups et que Méhémet-Ali finit par anéantir, les canaux de l'Égypte étaient comblés pour la plupart, les moyens d'irrigation presque tous détruits, la population en décroissance, et les sources de la production à peu près taries.

Enfin, la position géographique de l'Égypte lui donne aux yeux du monde une valeur que ne possède aucune autre fraction de l'empire ottoman. Placée sur les confins de l'Afrique et de l'Asie, baignée d'un côté par la mer Rouge et de l'autre par la Méditerranée, l'Égypte est la route la plus courte, la plus directe entre l'Occident et l'extrême-Orient, le point central des immenses relations qui lient aujourd'hui l'Europe, les Indes, la Chine et l'Océanie. Après que la découverte du passage par le cap de Bonne-Espérance eut ouvert une voie de communication rivale, on a vu, durant une longue période, la route tracée par Vasco de Gama enlever à l'Égypte le mouvement du commerce de la Chine et des Indes. Mais alors la route du Cap

n'a pas été préférée seulement parce qu'elle évitait les transbordements et parce qu'elle offrait à l'ancienne navigation une économie de temps et d'argent. Ce n'est point pour ces motifs seuls qu'elle a été choisie, tout-puissants qu'ils étaient : elle a été de plus une nécessité pour le commerce, par la raison toute simple que la route de l'Égypte avait cessé d'être praticable.

L'état d'anarchie qui, sauf de rares intervalles, n'avait cessé de désoler ce pays depuis le quinzième siècle, les troubles dont il avait été constamment le théâtre, le fanatisme et les habitudes inhospitalières de ceux qui le gouvernaient avaient élevé une barrière, que le commerce, effrayé du manque de sécurité, n'essayait plus de franchir. L'Égypte, comme point géographique, offre naturellement aux communications de l'Occident avec l'Orient le trajet le plus avantageux ; et ce privilége, elle ne peut le perdre qu'autant que sa situation intérieure détruit l'œuvre de la nature. La preuve en est que, du moment où l'ordre a été rétabli dans ce pays, où les intérêts étrangers y sont devenus l'objet d'une protection intelligente et suivie, la route par l'Égypte s'est de nouveau ouverte au commerce du monde. Sous ce rapport, l'Égypte a recouvré déjà en partie l'importance dont elle était déchue ; et cette importance sera d'autant plus grande, les intérêts des nations commerçantes d'autant mieux garantis, qu'une administration éclairée et pourvue de ressources suffisantes aura su rendre le passage plus facile et plus sûr.

De ce que l'Égypte se distingue par une population dont le caractère lui est particulier, par des conditions physiques d'existence qui n'appartiennent qu'à elle seule, et par une position géographique qui fait converger vers elle les plus grands intérêts, il est permis de conclure qu'elle a des éléments de force et tout ensemble des causes de dépérissement, des besoins, un mouvement social, une vie enfin, qui lui sont propres. C'est ce qui explique pourquoi l'Égypte n'est jamais restée d'une manière permanente à l'état de simple province, quelle qu'ait été la puissance sous le sceptre de laquelle la conquête l'a fait tomber.

Toutes les fois que l'Égypte a été réduite par accident à la

condition de simple province, c'est-à-dire placée sous un régime commun à d'autres possessions, cette alternative s'est invariablement présentée : ou les principes de sa prospérité ont été étouffés par un système d'administration qui n'était pas approprié à ses besoins, ou bien elle a recouvré l'indépendance, soit à cause de la faiblesse et de l'impéritie de la métropole, soit par la défection des gouverneurs habiles à tirer parti des forces du pays au profit de leur propre grandeur.

Qu'a-t-on vu, par exemple, depuis la conquête de l'Égypte par le Sultan Sélim en 1517 ? Son fils et successeur, Soliman le Législateur, était à coup sûr un prince d'une habileté et d'une expérience consommées. Il avait judicieusement reconnu que l'Égypte devait être gouvernée d'une manière particulière. Mais il s'était trompé sur un point. En posant des limites trop étroites à l'autorité des pachas envoyés au Caire, en qualité de gouverneurs, en ne leur donnant qu'une position précaire, sans consistance, il leur avait ôté l'influence et le crédit nécessaires pour résister aux intrigues, aux factions et à l'esprit de rébellion dont le germe est toujours quelque part en Égypte. Les mamelouks profitèrent de cette circonstance pour s'emparer du pouvoir, et devenir en réalité les maîtres du pays. Les gouverneurs ottomans finirent bientôt par n'être plus que leurs prisonniers ; et la Porte, privée de toute intervention dans l'administration de l'Égypte, réduite à la promesse d'un faible tribut qui, de fait, n'était jamais acquitté, ne conserva pendant plus de deux cents ans qu'une autorité purement nominale sur la conquête de Sélim.

Le général Bonaparte avait commencé, au pied des Pyramides, l'œuvre de la destruction du gouvernement des beys, le pire de tous ceux qui ont pesé sur l'Égypte. Au départ de l'armée française, les troupes ottomanes, avec l'assistance des Anglais, avaient installé des gouverneurs turcs dans les villes. Mais la Sublime-Porte n'avait point encore recouvré la possession effective du pays. Le désordre y régnait à ce point que les représentants du souverain s'y voyaient frappés d'impuissance. On peut dire que c'est Méhémet-Ali qui a rendu l'Égypte au Sultan, et qui l'a rendue dans la plénitude de ses ressources et dans toute sa valeur sociale, de telle sorte qu'elle fût à

même de prêter à la métropole un utile concours en soldats et en subsides.

Mais croit-on que Méhémet-Ali, malgré ses éminentes qualités, eût accompli son œuvre s'il n'avait été investi que d'une autorité temporaire et limitée ? Simple gouverneur de province, Méhémet-Ali serait-il parvenu à anéantir les tronçons toujours vivaces des milices circassiennes; à comprimer les ferments d'anarchie qui se produisaient sous toutes les formes; à mettre fin aux déprédations d'un brigandage séculaire ; à triompher de la formidable insurrection qui, en 1824, mit en feu la haute Égypte; à rendre les villes saintes à la vénération des musulmans; à restaurer l'ordre et le travail exilés depuis si longtemps; à réparer et à étendre, dans des proportions inconnues jusqu'à lui, la canalisation de la vallée du Nil; à donner à l'agriculture l'impulsion qui a décuplé la valeur du mouvement commercial de l'Égypte? Simple gouverneur de province, Méhémet-Ali aurait-il, en un mot, créé l'administration active et vigilante qui, en fondant sur des bases solides la paix intérieure et la sécurité publique, a rouvert l'Égypte aux explorations des voyageurs, aux études de la science, aux entreprises du commerce étranger et au transit important de l'Angleterre avec les Indes ?

Pour obtenir ces merveilleux résultats, il a fallu à Méhémet-Ali, outre son génie, un pouvoir permanent, incontesté, une complète liberté d'action, et quarante ans de travaux et d'efforts dirigés vers le même but. Il lui a fallu plus encore, pourquoi ne pas le dire ? il lui a fallu la conviction intime que sa tâche serait continuée par sa famille, et qu'il travaillait pour sa postérité.

Il ressort évidemment des faits que nous venons d'exposer et des conséquences qui en découlent, que l'Égypte ne jouira jamais du calme intérieur et de l'entier développement de ses ressources, et ne sera jamais pour la métropole ni une possession assurée, ni une annexe utile, si elle n'est dotée d'institutions en rapport avec son état moral, d'un système d'administration spécialement approprié à ses besoins, d'un gouvernement ayant, avec une indépendance relative, des garanties de force et de durée.

La situation exceptionnelle de l'Égypte, et la nécessité d'y pourvoir, par la constitution également exceptionnelle de l'autorité locale, ont déjà été reconnues par les hommes d'État de l'Europe et de la Turquie. Expression solennelle de la sagesse impériale, le hatti-shérif de 1841, conseillé par les grandes puissances, a eu pour objet d'en consacrer le principe par la pratique.

Le hatti-shérif, en effet, résout nettement la question. Sans aliéner les droits du suzerain, il fait une large part à l'Égypte et au prince vassal qui la gouverne, puisqu'elle établit textuellement :

1° Que le gouvernement de l'Égypte est rendu héréditaire en faveur de Méhémet-Ali et de sa descendance;

2° Que le vice-roi d'Égypte a la faculté d'entretenir une armée indigène;

3° Que, moyennant un tribut fixe et annuel envers le Sultan, le vice-roi a l'entière perception et gestion des revenus de l'Égypte.

Sauf quelques imperfections qu'on doit sans doute attribuer aux défiances qui survivaient à une crise encore récente, il est juste de reconnaître que l'acte impérial de 1841 a constitué le pouvoir égyptien de manière à concilier les intérêts les plus divers. Monument des généreuses pensées du Sultan régnant, il assure à la fois à l'Égypte la libre expansion des germes de prospérité qu'elle recèle, et à la Sublime-Porte la jouissance des avantages que lui avaient fait perdre les réserves de l'empereur Soliman. La lutte des intérêts n'est donc plus possible, et les calamités qui en étaient la suite ne sont plus à craindre, si l'on s'en tient loyalement, de part et d'autre, à l'esprit dans lequel cette grande œuvre a été conçue. D'une part, les témoignages de fidélité du vassal, et, d'autre part, la sagesse du souverain ont jusqu'à présent réussi à faire disparaître dans la pratique les imperfections du hatti-shérif dont nous venons de parler. Chaque fois que le vice-roi a démontré au Sultan la nécessité de ne pas appliquer à la lettre certaines dispositions de détail inutiles ou nuisibles aux intérêts bien entendus de l'Égypte et de l'empire, il a été fait droit à ses demandes, de même que, de son côté, il n'a pas hésité à augmenter volon-



tairement le tribut primitivement réglé, ou à fournir dans certaines circonstances des subsides extraordinaires.

Le hatti-shérif limitait à 18,000 hommes le nombre des troupes égyptiennes. La Porte a laissé en fait aux successeurs de Méhémet-Ali la faculté de porter leur force militaire à un chiffre bien supérieur; et elle s'en est bien trouvée, puisque, au moment où la dernière guerre a éclaté, les 60,000 soldats égyptiens qui composaient alors l'effectif de l'armée ont pu fournir à la Turquie un contingent de près de 40,000 hommes.

L'acte de 1841 établissait que les troupes égyptiennes porteraient le même uniforme que les troupes ottomanes. Cette disposition pouvait-elle être observée, quand il est prouvé que le climat de l'Égypte rend cet uniforme incommode et même nuisible à la santé du soldat? Les héroïques zouaves, qui ont planté le drapeau français sur les murs de Sébastopol, sont habillés à la turque; ils portent le *chirwal* (large pantalon) et le turban : en sont-ils moins pour cela au premier rang des soldats de la France? Napoléon Ier avait les mamelouks de sa garde; l'empereur de Russie a son escadron de Circassiens. Ce n'est pas le costume qui fait le courage et le dévouement, et il eût été puéril d'attacher à la forme du vêtement le gage de la fidélité.

Enfin, on lit dans le hatti-shérif que les lois et règlements d'administration publique émanés de la Sublime-Porte seront exécutoires en Égypte. Appliquée dans toute sa rigueur, cette disposition aurait pu servir de prétexte pour annuler une partie des concessions essentielles stipulées dans l'intérêt de la bonne administration de l'Égypte.

Sous le gouvernement d'Abbas-Pacha, prédécesseur de Mohammed-Saïd, des négociations s'établirent entre le divan impérial et le vice-roi au sujet de quelques points du *tanzimat*, dont ce dernier craignait que l'exécution en Égypte n'eût de graves inconvénients. Sans entrer dans l'exposé des arguments présentés de part et d'autre, nous rappellerons que, grâce à l'intervention éclairée d'hommes d'État dévoués aux intérêts de leur pays, parmi lesquels nous citerons Fouad-Pacha, aujourd'hui ministre des affaires étrangères en Turquie, le Sultan, dans sa profonde équité, donna raison à l'Égypte. Une déro-

gation expresse aux articles dont il s'agit fut admise en faveur du gouvernement local, et les difficultés se trouvèrent ainsi aplanies.

Les débats qui ont eu lieu à cette occasion ont révélé l'existence d'un parti qui regrette l'institution d'un gouvernement exceptionnel en Égypte, et qui serait très-disposé à dénaturer dans la pratique l'esprit de l'acte de 1841. Nous voulons parler de certains réformateurs, gens de bonne foi sans doute, mais tellement absolus dans leurs théories, qu'ils veulent, en toute occasion, en poursuivre l'application, au risque des plus sérieux mécomptes. Leur principe est l'unité d'organisation de l'empire ottoman; c'est la centralisation administrative à l'instar de celle qui est pratiquée en France. Il ne leur vient pas à la pensée que la France, avec ses quatre-vingt-six départements d'un seul tenant, sa population compacte, homogène, est autre chose que l'empire ottoman, composé de pays et de peuples si divers. L'unité existe en France, la centralisation y a produit d'excellents résultats; il faut donc donner à la Turquie la centralisation, l'unité françaises. Partant de là, et pressés de réaliser leur utopie, ils ne reculeraient devant aucun obstacle, ni aucun danger, pour faire passer toutes les fractions de l'empire sous le niveau d'un système d'administration uniforme. Comme si la véritable, la grande unité, pour un État composé d'éléments dissemblables, n'était pas l'unité des résultats plutôt que celle des moyens; comme si la véritable centralisation pour une monarchie ainsi constituée né résidait pas dans le concours actif et toujours disponible de toutes les forces nationales développées selon leur nature, et conformément aux lois particulières de leur existence.

En tendant à diminuer la part d'autorité et à restreindre la liberté d'action justement attribuées au gouvernement de l'Égypte, on ne porterait pas seulement atteinte à ce gouvernement; la métropole elle-même aurait à regretter des tentatives irréfléchies.

En effet, pour peu que le chef du gouvernement égyptien ait le sentiment de ses devoirs et la conscience de la responsabilité qui pèse sur lui, aux yeux du monde entier, comme à ceux de son suzerain; pour peu qu'il se rende compte des

grands et nombreux intérêts qui reposent sur la bonne police et la paix intérieure du pays confié à ses soins, il regardera comme une impérieuse obligation de ne pas accepter aveuglément des mesures qui auraient pour effet d'atténuer les droits dans lesquels il puise la force nécessaire pour remplir dignement son mandat. Il opposera donc, comme cela s'est déjà vu, une résistance morale à des actes de nature à affaiblir entre ses mains les moyens d'action, que, précédemment, on avait jugé convenable et utile de mettre à sa disposition. Sa fidélité n'en serait pas un instant ébranlée, et loin que des doutes puissent s'élever sur la loyauté de ses intentions, sa résistance même serait le gage le plus sûr de son dévouement à la patrie commune. Mais il n'en est pas moins vrai que, si un dissentiment s'élevait entre la métropole et l'Égypte, si le faisceau des forces ottomanes était momentanément relâché, s'il y avait divergence de vues et d'efforts, rien dans la situation actuelle de la Turquie ne saurait être plus préjudiciable à la chose publique.

On concevrait encore jusqu'à un certain point que les partisans exclusifs de la centralisation consentissent à courir quelques risques pour établir leur système, si l'empire ottoman devait en définitive en recueillir de grands avantages, et si une intervention plus directe dans l'administration de l'Égypte pouvait procurer à la Sublime-Porte des ressources supérieures à celles qui lui sont assurées sous le régime actuel. Mais il n'y a pas même à espérer un pareil résultat; l'expérience n'est plus à faire. Nous savons ce que l'Égypte rendait à la Turquie, lorsqu'elle était gouvernée par des pachas de Constantinople; le compte n'est pas long à dresser.

Quant aux forces militaires, il ne fallait même pas songer à en tirer de l'Égypte, dont les habitants ne s'armaient que pour piller les voyageurs ou se battre entre eux.

Eh bien! aujourd'hui, cette même Égypte verse régulièrement, et quelquefois par avance, au trésor impérial, un tribut annuel qui, tous frais d'administration payés, ne s'élève pas à moins de douze millions de francs. A cette large contribution viennent s'ajouter en maintes occasions des dons volontaires dont le chiffre a de l'importance.

En outre, durant la dernière guerre, l'Égypte a pu, sans diminuer la force publique nécessaire à la garde et à la police du pays, fournir à la Sublime-Porte un contingent considérable de soldats courageux et disciplinés qui ont glorieusement combattu sur les bords du Danube et en Crimée, ainsi qu'une division navale, composée de plusieurs frégates et vaisseaux, dont quelques-uns ont partagé le désastre de Sinope. Ce n'est pas tout : quarante mille fusils, des approvisionnements et des munitions de toute sorte ont été tirés des magasins et des arsenaux du Caire et d'Alexandrie pour être offerts à la métropole.

Dans toutes les mosquées de l'Égypte la prière se fait au nom du Sultan; son chiffre est inscrit sur les étendards de l'armée indigène. Le canal du Nil à Alexandrie, le plus grand monument de l'Égypte moderne, le barrage du Nil, proclament assez haut, par les appellations qu'ils ont reçues, les noms des monarques sous lesquels ils ont été exécutés. Prestations effectives et obligatoires envers la Sublime-Porte, symboles extérieurs, tout révèle et consacre aujourd'hui en Égypte la souveraineté du Sultan.

Ce rapprochement entre le passé et le présent est assez concluant, nous ne le pousserons pas plus loin.

Les vrais amis de l'empire ottoman, ceux qui regardent comme inséparables la prospérité de l'Égypte et la régénération de la Turquie doivent donc s'attacher à maintenir les principes qui ont donné naissance à la transaction de 1841. Les alliés du généreux Abdul-Medjid ont bien senti que l'œuvre de la délivrance ne serait complète qu'autant qu'ils éclaireraient la Sublime-Porte sur la marche à suivre pour dégager les forces vitales de l'empire des éléments délétères qui les frappent d'inertie. Déjà, par leurs avis, de sages réformes sont au moment de s'accomplir, de grandes voies de communication vont faire pénétrer dans l'intérieur de l'empire le mouvement qui donne la vie au commerce et à l'agriculture; et les capitaux étrangers pourront y mettre en valeur les richesses du sol. L'Égypte a eu la gloire de prendre l'initiative de ce mouvement. Depuis plus d'un quart de siècle la tolérance religieuse la plus large est dans la pratique du gouvernement égyptien; et bien avant que l'égalité des droits eût été formulée dans la

législation de la métropole, les chrétiens se voyaient, en Égypte, élevés aux mêmes grades, aux mêmes honneurs que les musulmans.

Si, de la question de principe, nous passons à la question de personne, il sera facile de démontrer que les intérêts de la Turquie, liés à ceux de l'Égypte, ne risquent en aucune façon de péricliter sous l'administration du vice-roi actuel, prince qui, répudiant les traditions léguées par ses prédécesseurs, a spontanément renoncé à se faire le premier agriculteur de l'Égypte, qui a levé les entraves mises à la liberté des transactions commerciales, et qui, le lendemain de son avénement, ordonnait de continuer le chemin de fer d'Alexandrie à la mer Rouge, en même temps qu'il prenait la résolution de faire ouvrir au monde la plus importante des voies de communication, par le percement de l'isthme de Suez.

CVII

A M. THOUVENEL, A CONSTANTINOPLE.

La Chénaie, 28 août 1856.

J'ai reçu à la campagne, où je suis depuis quelques jours, votre excellente lettre du 7 août.

A mon point de vue, je ne puis admettre que la question soit transportée à Paris et à Londres, tant que Paris ne sera pas décidé à se prononcer plus qu'il ne l'a fait jusqu'à présent et que le gouvernement anglais maintiendra son opposition, c'est-à-dire tant que lord Palmerston sera ministre. Comme cette situation pourrait se prolonger indéfiniment, l'expédient Metternich m'avait paru avoir le grand avantage, en laissant la Porte s'entendre directement avec le vice-roi, de ne pas mettre le cabinet français seul en face du cabinet anglais. Mais il est évident que, si vous êtes convaincu que la Porte ne voudra s'entendre avec le vice-roi qu'après avoir obtenu le consentement de l'Angleterre, l'expédient en question pèche par la base, à moins que vous ne receviez l'ordre d'appuyer la demande du vice-roi. C'est à cela que mes efforts ont tendu depuis mon arrivée à Paris. J'ai fait connaître la situation à l'Empereur. Le comte Walewski la connaît aussi très-bien. Il leur appartiendra de décider. J'ai fait en Angleterre tout ce qui était humainement possible; les résultats obtenus ont dépassé mes espérances, mais la presse des trois royaumes a beau être à peu près unanime, lord Palmerston est parfaitement résolu à ne tenir compte d'aucune considération, et, d'après ses idées de

jalousie invétérée à l'égard de la France, il n'y a pas lieu de supposer que l'opinion et la raison publiques puissent, dans cette affaire, exercer quelque influence sur son esprit.

A cette situation que puis-je faire? avertir le gouvernement français; regretter de ne pas le voir se décider, mais dissimuler autant que possible cette situation aux yeux du public et continuer à accomplir le fait en Égypte où j'ai trouvé constamment la base la plus solide de mes opérations, je pourrais même dire la seule.

Lors de mon dernier voyage en Égypte, j'ai arrangé avec le vice-roi la question importante des ouvriers indigènes qui seront employés aux travaux du canal.

Depuis mon retour en Europe, je m'occupe activement de la prochaine publication du rapport général des ingénieurs de la commission internationale contenant le devis estimatif de toutes les dépenses. Ce devis est très-satisfaisant.

Je retournerai en Égypte au commencement de novembre pour voir mettre la main à l'œuvre.

Plus la Porte fera attendre sa ratification, qui lui a été demandée plutôt par déférence que par obligation, plus elle diminuera sa situation dans l'affaire et grandira celle du vice-roi.

Quant à l'affaire en elle-même, aucune intrigue ne pourra plus réussir à la faire avorter, soutenue qu'elle est par le jugement de la science, par l'intérêt de tous les peuples commerçants, et, ce qui est peut-être encore plus concluant, par des capitaux qui dépasseront les besoins de l'entreprise.

3 septembre 1856.

Le congrès scientifique de France, réuni cette année à La Rochelle, a émis le vœu suivant, à l'unanimité, sur la proposition de M. Baruffi, professeur à l'université royale de Turin :

Le congrès scientifique,

Considérant que le percement de l'isthme de Suez, projeté par M. de Lesseps, sous les auspices de S. A. le vice-roi d'Égypte, ne peut qu'être immensément utile à tous les peuples, sans nuire à aucun ;

Considérant que cette entreprise est un des moyens les plus puissants de civilisation que la Providence puisse mettre aux mains des hommes ;

Emet le vœu que l'isthme de Suez soit prochainement ouvert à la libre navigation de toutes les nations.

C'est M. l'évêque de La Rochelle qui présidait le congrès. M. de Caumont avait préparé tous les éléments de la réunion, comme il le fait tous les ans, avec un admirable dévouement à la science.

CVIII

NOTE POUR L'EMPEREUR.

Paris, 12 octobre 1856.

Lors du départ de M. Thouvenel pour Constantinople, en juin 1856, il avait été convenu que les deux ambassadeurs de France et d'Angleterre s'abstiendraient d'intervenir auprès de la Porte pour ou contre la question du canal de Suez.

Si l'un des deux agents venait à manquer à cet arrangement dans un sens, on devait laisser liberté de manœuvre à son collègue pour agir dans l'autre sens.

Jusqu'à présent, lord Stratford n'a cessé d'employer son influence pour inspirer aux ministres de la Porte des dispositions contraires au percement de l'isthme et pour empêcher la ratification de l'acte de concession accordé régulièrement et légalement par le vice-roi d'Égypte.

Il est en outre certain que l'agent anglais en Égypte a cherché à influencer le vice-roi pour le détourner d'un projet qui excite la plus vive sympathie en France comme dans le reste de l'Europe. Mais si les démarches de la politique anglaise en Égypte ont complétement échoué devant l'énergie et l'intelligence de Mohammed-Saïd, qui au fond n'a de confiance que dans l'appui de S. M. l'Empereur, il n'en pouvait être de même à Constantinople, où le gouvernement turc, dans l'état de faiblesse où il se trouve, n'obéit qu'à la pression de la force. Aussi les Turcs, placés entre les menaces prépotentes de lord Strat-

ford et l'abstention scrupuleuse recommandée à notre ambassadeur, commencent naturellement à changer d'attitude et à montrer des intentions hostiles au canal auquel, dans le principe, ils étaient favorables.

Cette situation était déjà fâcheuse pour notre considération en Orient; lord Stratford vient encore de la compliquer au détriment de notre légitime influence et de nos intérêts. Pour bien démontrer qu'il pouvait faire obstacle à une mesure dans laquelle est engagé un intérêt français des plus importants, et qu'il lui serait en même temps facile de satisfaire des intérêts anglais, même dans ce qu'ils ont de plus exclusif et de plus dominant, il a obtenu de la Porte son concours en faveur d'une *Compagnie anglaise* pour la concession d'un chemin de fer de trois cent cinquante lieues, de la Méditerranée au golfe Persique. Dans le contrat, le Sultan s'engagerait à garantir, pour l'exécution de l'entreprise, un intérêt de six pour cent. Ce chemin, dont les études ne sont même pas commencées, est aujourd'hui coté avec prime à la Bourse de Londres. Il coûtera de quatre à cinq cents millions, et il exposera la Turquie à une charge annuelle de trente millions de francs au profit exclusif des capitaux anglais et de l'influence britannique, car l'on ne peut pas se dissimuler que, dans l'avenir, le *British railway Euphrate valley* deviendra une espèce de prise de possession du centre de la Syrie et des contrées qui bordent la vallée de l'Euphrate.

Quoi qu'il en soit, il est probable que si cette entreprise réussit, ce dont je doute, elle profitera en définitive à la civilisation et au progrès humain. Il ne nous conviendrait donc pas de la combattre, mais ce qui vient de se passer ne doit-il pas nous servir d'exemple dans une juste

mesure, et faire penser qu'il est temps d'envoyer des instructions à notre ambassadeur pour que l'entreprise du canal de Suez ne soit plus entravée à Constantinople et que la formalité de la ratification soit accordée ?

On croit devoir faire remarquer, en terminant cette note, que l'entreprise du canal de Suez n'a demandé aucune garantie d'intérêt, qu'elle ne sert la politique exclusive d'aucune puissance, et que, loin d'imposer des charges à la Turquie, elle abandonne à l'Égypte une attribution de quinze pour cent sur ses revenus.

En remettant cette note à Sa Majesté, qui est seule juge de ce qu'il conviendra de faire à Constantinople, je me borne à lui exposer exactement la situation.

Je continuerai à marcher en Égypte vers l'accomplissement des faits, en persévérant dans une ligne de conduite au sujet de laquelle je me félicite d'avoir l'approbation de Sa Majesté.

CIX

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

Paris, le 5 novembre 1856.

J'apprends que le vice-roi est tourmenté par toutes les intrigues qui se croisent contre lui à cause du projet de canal. Mes diverses correspondances sont d'accord à ce sujet, et celles de Constantinople me signalent particulièrement les efforts tentés par l'ambassade anglaise pour chercher à établir une situation de défiance et de mauvais vouloir à l'égard de l'Égypte.

Je comprends l'utilité de me rendre le plus promptement possible en Égypte pour contribuer à rassurer notre prince. Le rapport général de la commission internationale étant sous presse, et M. Barthélemy Saint-Hilaire se chargeant de faire les corrections et la publication, je pourrai m'embarquer à Marseille, le 12 de ce mois.

Le rapport de la Commission fera beaucoup d'effet; ce sera un document historique. En voici le sommaire :

PREMIÈRE PARTIE

§ 1er. — Considérations préliminaires.
§ 2. — Description de l'Égypte et de l'isthme de Suez.
§ 3. — Des tracés indirects.
§ 4. — Tracé direct.
§ 5. — Du niveau des deux mers.
§ 6. — Forages et géologie du canal dans l'isthme de Suez.
§ 7. — Canal à point de partage.
§ 8. — Question des écluses aux extrémités du canal.
§ 9. — Profondeur et largeur du canal.

§ 10. — Des embouchures du canal dans la mer Rouge et la Méditerranée.

§ 11. — Port intérieur de Timsah.

§ 12. — Éclairage des côtes de la mer Rouge et de la Méditerranée.

§ 13. — Des bacs sur le canal.

§ 14. — Télégraphie électrique.

§ 15. — Canal fluviatile de jonction et d'irrigation.

DEUXIÈME PARTIE

§ 16. — Détails du tracé.

§ 17. — Avant-métré.

§ 18. — Analyse des prix.

§ 19. — Estimation de la dépense.

§ 20. — Moyens de construction des ports.

§ 21. — Évaluation des frais d'entretien du canal maritime.

§ 22. — Conclusion.

Il faudra lire, dans le troisième volume des documents publiés depuis l'origine de la concession, ce remarquable rapport dans tous ses détails; mais, en attendant, je vous communique la partie la plus intéressante pour le public. Ce sont les paragraphes premier, second et sixième.

PREMIÈRE PARTIE

§ 1er.

Conditions préliminaires.

Nous avons été invités par S. A. le vice-roi d'Égypte, Mohammed-Saïd, à donner notre avis sur l'avant-projet que lui ont présenté, d'après ses ordres et sur la proposition de M. Ferdinand de Lesseps, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, ses ingénieurs, pour la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée. S. A. le vice-roi, en nous confiant l'examen spécial de ce travail préparatoire et en nous chargeant d'élaborer un projet

définitif, n'a point voulu circonscrire, de quelque manière que ce fût, nos recherches sur cette grande question, qui intéresse le commerce du monde entier. Loin de là, il nous a fait déclarer à diverses fois par M. Ferdinand de Lesseps, concessionnaire de l'entreprise, « qu'il n'indiquait aucune espèce de programme à la Commission internationale chargée d'une si grave enquête ; que si le principal but qu'il désignait à nos travaux était l'examen de l'avant-projet de ses ingénieurs, il n'imposait cependant aucune limite à la science ; qu'il nous engageait en conséquence à porter nos investigations sur tous les tracés proposés, depuis cinquante ans, pour mettre en communication la mer Rouge et la Méditerranée, afin qu'il ne restât aucun doute sur le meilleur moyen de réunir ces deux mers ; en un mot, que ce qu'il attendait de nous, c'était la solution la plus facile et la plus sûre de ce problème, en même temps que la plus avantageuse pour l'Europe, pour l'Égypte et pour le commerce universel. »

Le premier soin de la Commission internationale, après avoir accepté ce mandat, devait être de se transporter sur les lieux, et de juger, en les étudiant directement, quelles étaient les difficultés ou les facilités que présentait la nature à la réalisation de ce projet. Plusieurs de ses membres, au nombre de cinq, MM. Conrad, Mac-Clean, de Negrelli, Renaud et Lieussou, se sont rendus en Égypte au mois de novembre 1855 ; et, après une exploration qui n'a pas duré moins de deux mois et demi, ils en ont rapporté, avec leurs observations personnelles, la meilleure partie des documents qui étaient nécessaires pour asseoir et justifier un jugement définitif. Quant aux documents qu'ils n'ont pu se procurer eux-mêmes, ils les ont fait recueillir, sur leurs indications, par des agents spéciaux ; et après plus de huit mois d'études en tout genre, la Commission internationale s'est trouvée en mesure de formuler le projet qui lui avait été demandé.

La question du canal de Suez remonte à la plus haute antiquité. Mais elle a successivement changé d'objet selon les besoins des temps. Elle consistait originairement à relier la vallée du Nil à la mer Rouge pour faciliter les relations entre l'Égypte et l'Arabie ; elle consiste aujourd'hui à faire commu-

niquer la Méditerranée à la mer Rouge pour faciliter la navigation entre l'Europe et la mer des Indes.

Comme l'Égypte avait déjà des relations suivies avec l'Arabie, alors que les éléments d'un commerce de transit entre la Méditerranée et la mer Rouge n'existaient pas encore, la pensée de rattacher la vallée du Nil au bassin de la mer Rouge devait précéder celle de relier les deux mers. Les Pharaons et les rois de Perse ne furent préoccupés que de faciliter l'écoulement des produits de l'Égypte vers la mer Rouge. C'est dans cette vue restreinte qu'ils mirent la vallée du Nil en communication avec le golfe Arabique, par une dérivation de la branche pélusiaque, dont les eaux s'épanchaient naturellement à travers l'Ouadée jusqu'au lac Timsah. Mais, en répondant ainsi, de la manière la plus simple, à l'unique besoin de leur temps, ils ouvraient en fait une voie navigable entre les deux mers. Tant que les plus grands navires purent passer dans le Nil, cette solution du problème de la jonction de la Méditerranée et de la mer Rouge fut la plus convenable, en ce qu'elle satisfaisait à la fois le commerce spécial de l'Égypte et le faible commerce de transit qui se faisait alors.

Les Ptolémées ne purent donc pas songer, pour éviter un détour aux navires allant d'une mer dans l'autre, à entreprendre la coupure directe de l'isthme. C'eût été pour cette époque une œuvre considérable, et elle n'eût pas même dispensé d'un embranchement vers la vallée du Nil. Ils satisfirent pleinement et avec beaucoup moins de frais à l'intérêt commercial de leur temps, en restaurant et en agrandissant le canal des Pharaons.

Sous les Césars, les besoins étaient à peu près les mêmes. Mais l'amoindrissement de la branche pélusiaque et l'accroissement du tirant d'eau des navires ayant rendu précaire la voie navigable entre Bubaste et la mer Erythrée, l'empereur Adrien augmenta la profondeur du canal; et il en assura l'alimentation en remontant la prise d'eau en tête du Delta, vers l'endroit où est actuellement le Caire.

Lors de l'invasion des Arabes, le lieutenant d'Omar, Amrou, eut, dit-on, la pensée de relier les deux mers par un canal direct de Suez à Péluse. Les eaux du Nil, amenées du Caire par

l'ancien canal des Césars, auraient alimenté ce canal. Mais Omar s'opposa à ce projet, dans la crainte d'ouvrir aux vaisseaux chrétiens le chemin de l'Arabie. Le fanatisme des califes ferma l'Égypte elle-même au commerce de l'Europe. Le canal de Suez n'eut plus pour objet comme sous les Pharaons et sous les rois de Perse, que le commerce particulier de l'Égypte et de l'Arabie; il fut subordonné aux relations politiques des deux pays. Si Omar faisait rétablir le canal des Césars, pour approvisionner l'Arabie, cent cinquante ans après lui, El-Mansour le faisait combler pour affamer la Mecque et Médine.

La conquête de l'Égypte par les Français fit revivre la question du canal de Suez oubliée depuis dix siècles. M. Lepère, ingénieur en chef des ponts et chaussées, l'examinant successivement au point de vue du commerce de l'Égypte et au point de vue de la grande navigation de transit, indiqua deux solutions :

1° Pour le commerce de l'Égypte, un canal à petite section, de Suez à Alexandrie, par la région centrale du Delta, alimenté par les eaux du Nil;

2° Pour la navigation de transit, un canal à grande section de Suez à Péluse, alimenté par les eaux de la mer Rouge.

Cette seconde solution, présentée comme un vœu plutôt que comme un projet exécutable, n'avait pu jusqu'à ce jour être sérieusement étudiée. Nous pensons qu'elle est la seule qui puisse satisfaire les besoins de la grande navigation qui se fait actuellement entre l'Europe et les mers de l'Asie, où plusieurs des nations européennes ont des colonies opulentes dont les progrès sont de jour en jour plus rapides.

Ce sont les développements prodigieux qu'ont pris dans les siècles derniers, et particulièrement dans le nôtre, la marine et le commerce de tous les peuples civilisés, qui ont fait sentir l'urgence de cette communication nouvelle et abrégée. L'antiquité ne pouvait éprouver ce besoin, parce qu'elle n'avait point les mêmes nécessités. Le commerce et la navigation qui se firent presque uniquement dans la Méditerranée jusqu'aux temps modernes, n'avaient pas assez d'importance pour exiger des facilités et une extension plus grandes. Les relations assez rares qu'on entretenait alors avec l'Asie pouvaient se contenter

généralement des voies de terre; et l'Europe n'avait point, à cette époque, dans les mers de l'Inde et de la Chine les établissements immenses que depuis elle y a fondés. Bien plus, l'antiquité eût-elle conçu cette pensée, qui sera un honneur pour le dix-neuvième siècle, elle aurait été probablement incapable de l'exécuter.

Depuis la découverte du cap de Bonne-Espérance, les choses ont beaucoup changé. Mais la voie que cette découverte ouvrit à la navigation a encore suffi pendant longtemps au monde, toute périlleuse qu'elle était. Il a fallu que les relations avec l'Asie s'accrussent successivement pendant trois siècles, et dans une proportion qui n'est pas près de s'arrêter, pour qu'une amélioration nouvelle devînt indispensable. L'Angleterre, qui est la plus intéressée dans ces questions, puisque c'est elle qui a, dans l'Asie, les possessions les plus étendues et les plus riches, a été la première à inaugurer ce progrès; et, grâce à la vapeur, elle a établi depuis dix-huit ans, par la mer Rouge et par l'isthme de Suez, des communications qui transportent les voyageurs et les dépêches, en moins d'un mois, des ports indiens à ceux du Royaume-Uni.

C'est donc un canal d'utilité universelle qu'a voulu faire S. A. le vice-roi d'Égypte.

Cette destination éminente du nouveau canal nous indique nettement dans quel esprit doivent être conçus les travaux qu'il exigera; et ces considérations, quelque générales qu'elles soient, nous ont semblé devoir dominer l'ensemble de notre rapport. Nous ne perdrons donc jamais de vue, dans les diverses parties qui doivent le composer, que c'est un grand canal maritime, d'un passage facile, toujours ouvert et toujours sûr, que demande la civilisation, au point où en sont aujourd'hui les relations commerciales du monde.

§ 2.

Description sommaire de l'Égypte et de l'isthme de Suez.

On sait que le territoire de l'Égypte est la portion du bassin du Nil comprise entre les cataractes et la mer. Resserré entre deux chaînes de montagnes à peu près parallèles qui le sépa-

rent de la Libye et de la mer Rouge, il forme, en amont du Caire, une vallée très-encaissée de 200 lieues de longueur, sur 3 à 4 de largeur, qui constitue la moyenne et la haute Égypte. Il se développe ensuite entre les collines qui prolongent vers le N.-O. et le N.-E. les deux chaînes de montagnes, dirigées jusque-là S.-N., et il forme entre le Caire, Alexandrie et Péluse, une immense plaine triangulaire de 1,375 lieues de superficie qui constitue la basse Égypte.

Le Nil avait autrefois sept branches, dont les deux extrêmes, longeant le pied des collines, débouchaient vers Alexandrie et vers Péluse, et embrassaient toute la plaine. Il se bifurque aujourd'hui, en aval du Caire, en deux branches qui aboutissent à Rosette et à Damiette, et qui divisent ainsi la basse Égypte en trois provinces : le Béhéré à l'ouest, le Delta au centre, et le Cherkié à l'est. Ces trois provinces sont sillonnées par une multitude de canaux. Ce sont des rameaux détachés des deux branches du fleuve qui vont se perdre dans la série de lagunes qui s'étendent le long de la mer, entre Alexandrie et Péluse. Ces canaux, creusés pour l'irrigation des terres, sont généralement navigables pendant la saison des crues, et après avoir fertilisé le sol, ils facilitent le transport des produits. Mais le seul canal dont le caractère soit essentiellement commercial est le Mahmoudieh, qui relie le Nil au port d'Alexandrie.

La chaîne de montagnes, interposée à l'orient entre la vallée du Nil et la mer Rouge, est un massif à pentes abruptes qui se maintient à une grande hauteur jusque sur la ligne du Caire à Suez. A partir de cette ligne, ce massif s'affaisse brusquement, pour se prolonger en pointe, et par des collines calcaires, dans la direction du N.-E., jusque par le travers du lac Timsah, et jusqu'au lac Menzaleh, par des plateaux de sable et de graviers qui appartiennent au sol de l'isthme.

Cette pointe calcaire a pu être originairement un cap avancé entre la Méditerranée et la mer Rouge. Elle sépare encore nettement la vallée du Nil, qui forme le sol cultivable de l'Égypte, du bassin de l'isthme de Suez, qui n'est qu'un désert. Cette séparation n'est pas même actuellement complète, et dans les grandes crues, les eaux du Nil s'épanchent dans

l'isthme, vers la région nord par le lac Menzaleh, et vers la région centrale par la vallée de l'Ouadée-Toumilat, que forme une légère dépression de terrain, entre les collines calcaires et les plateaux de sable et de gravier. Cet écoulement naturel des eaux d'inondation marque les deux seules voies par lesquelles un canal dirigé d'Alexandrie sur la mer Rouge, à travers l'Égypte, pourrait déboucher de la vallée du fleuve dans l'isthme.

Les eaux du Nil ont recouvert tout le sol, qu'elles baignent, dans les grandes crues, d'une couche de limon dont l'épaisseur diminue en général à mesure que l'on s'éloigne du fleuve. Ce dépôt superficiel, qui forme le sol cultivable de l'Égypte, repose sur une couche épaisse de sable de mer encore imprégné de sel.

Le lit du Nil, considéré comme une coupe générale dans le terrain, accuse partout cette division du sous-sol en deux couches distinctes. La ligne de démarcation forme un plan légèrement incliné vers la mer, qui suit à peu près le plan d'eau à l'étiage. La filtration des eaux dans les sables de mer maintient dans le sous-sol une humidité permanente qui, en remontant à la surface à travers la couche de terre végétale, la couvre d'efflorescences salines. Cette tendance ascensionnelle des sels, dont le sous-sol est imprégné, est augmentée en été par les grandes chaleurs et par la tension des eaux du fleuve au-dessus de l'étiage. Elle frapperait le sol de stérilité s'il n'était annuellement délavé par les eaux douces du Nil. Le délavage des terres est donc en Égypte la condition première de toute culture. De là, la nécessité de cette multitude de canaux qui sillonnent la basse Égypte en tout sens, pour porter sur tous les points l'eau, c'est-à-dire la végétation et la vie.

Ces canaux servent à la fois à inonder les terres et à les dessécher après qu'elles ont été délavées. Couper la prise d'eau de ces canaux sur le fleuve ou en intercepter l'écoulement à la mer, seraient deux moyens également sûrs de rendre toute culture impossible dans la basse Égypte.

Les canaux ouverts en vue de l'inondation dans la couche de terre végétale se maintiennent très-bien. Mais ceux qui sont creusés dans la couche des sables de mer, pour les irrigations pendant l'étiage, sont incessamment envahis par les

sables des berges qu'entraînent les eaux d'infiltration, et ils se bouchent plus rapidement encore à la prise d'eau sur le fleuve. Un canal qui aurait 8 mètres de profondeur atteindrait nécessairement la couche de ces sables, et l'on aurait de graves difficultés à l'établir et à le conserver.

Des cataractes à la mer, sur un parcours de trois cents lieues, le Nil ne reçoit aucun affluent; son lit présente dès lors une largeur uniforme que l'on peut évaluer en moyenne à douze cents mètres dans la haute et moyenne Égypte, et à six cents mètres dans la basse Égypte où il est divisé en deux branches. Il coule paisiblement et sans sinuosités du sud au nord à travers une plaine unie, recouverte de ses alluvions et légèrement inclinée vers la mer. La pente générale de cette plaine est d'un mètre par kilomètre, des cataractes au Caire, et de 0^m50 seulement, du Caire à la Méditerranée.

Le Nil croît et décroît avec régularité et lenteur. Ses eaux, après s'être progressivement élevées de juin en septembre, s'abaissent graduellement d'octobre en mai. La hauteur de la crue, qui diminue naturellement à mesure qu'on descend le fleuve, varie d'une année à l'autre, mais dans des limites assez restreintes. La plus faible crue a environ les deux tiers de la plus forte.

Cette espèce de marée annuelle à la quelle le fleuve est assujetti, lui donne un régime périodique qui est résumé, pour le Caire, dans le tableau ci-après :

	Niveau au-dessus de la Méditerranée	Vitesse à la surface	Débit en 24 heures
Régime minimum à l'étiage.	$14^m + 0{,}00$	0^m50	$50{,}000{,}000^{mc}$
Régime maximum dans les grandes crues. . .	$14^m + 8.00$	1^m50	$800{,}000.000^{mc}$

Les eaux du Nil sont toujours troubles, principalement pendant les crues; elles contiennent en moyenne 0,004 de limon. Une très-petite partie de ce limon reste déposée sur les terres inondées et exhausse le sol; la presque totalité est entraînée

à la mer. Le fleuve roule en outre, sur le fond, les sables que le vent jette dans son lit et ceux que le courant détache de ses rives. Ces sables, qui forment dans le haut Nil une multitude de bancs, s'arrêtent à une assez grande distance de la mer. A vingt kilomètres des embouchures, le terrain qui tapisse le lit du fleuve n'offre plus qu'un peu de sable, en quelque sorte perdu dans la masse des vases; et les alluvions charriées à la mer sont presque exclusivement vaseuses.

Les bouches de Rosette et de Damiette sont barrées par des bancs de sable essentiellement variables sur lesquels il ne reste guère qu'un à deux mètres d'eau à l'étiage et deux à trois mètres pendant les crues.

Ces données sur la configuration et la nature du sol de la basse Égypte, sur le régime des eaux du Nil, étaient indispensables pour apprécier la valeur des divers tracés que nous avions à examiner. Il nous reste à présenter une idée générale de l'isthme de Suez.

Sans entrer ici dans des détails géologiques qui trouveront ailleurs une place plus convenable, il faut donner cependant une description sommaire de l'isthme entier.

En ligne droite, du fond du golfe arabique à la Méditerranée, cette langue de terre a cent treize kilomètres de long, c'est-à-dire un peu moins de vingt-neuf lieues communes. Suez est par 29° 58′ 37″ de latitude nord, tandis que Tineh, l'ancienne Péluse, est par 31° 3′ 37″. La différence en latitude n'est donc que de 1° 5′.

La carte topographique jointe à ce rapport suffit à montrer d'un coup d'œil la configuration de l'isthme. Entre la mer Rouge et le golfe de Péluse, du sud au nord, règne une dépression qui est très-accusée, surtout dans la traversée des Lacs amers et du lac Timsah. Cette dépression a bien quelques renflements entre les Lacs amers et le lac Timsah, et plus loin entre le lac Timsah et le lac Menzaleh. Mais, sauf deux seuils élevés de douze à quinze mètres et très-courts, aux points qui viennent d'être indiqués, il y a dans toute la longueur de l'isthme comme un thalweg presque horizontal.

Vers le milieu de cette dépression longitudinale, c'est-à-dire à la hauteur du lac Timsah, se trouve une autre dépression

qui est à peu près perpendiculaire à la première, et qui s'étend du centre de l'isthme jusqu'aux terres alluviales du delta. Cette seconde dépression, moins marquée que la première, se dirige de l'ouest à l'est. C'est ce qu'on appelle l'Ouadée-Toumilat, l'ancienne terre de Gessen, où les Hébreux vinrent s'établir sous la conduite de Jacob, quand Joseph les y appela, et d'où ils sortirent sous la conduite de Moïse, vers le dix-septième siècle avant notre ère.

Il résulte de cette configuration extérieure de l'isthme, qu'à première vue, la direction du canal des deux mers se trouve marquée par la nature elle-même. En second lieu, cette autre dépression, qui va de Timsah à Belbeïs, l'ancienne Bubaste, peut relier non moins aisément la navigation intérieure de l'Égypte à la navigation maritime qui passerait sur sa frontière. L'Ouadée-Toumilat, quand la crue du Nil est un peu forte, se trouve rempli par les eaux du fleuve, qui arrivent jusqu'au lac Timsah, et qui arrivaient peut-être jadis jusqu'aux Lacs amers eux-mêmes, en contournant le seuil qui les en sépare. Nos collègues qui sont allés en Égypte ont trouvé le limon du Nil, dans les fondrières du lac Timsah, pareil à celui qui recouvre les plaines de la basse Égypte et le fond de la vallée du Nil.

La solution du problème ainsi considéré paraît très-simple, et si quelque chose doit étonner, c'est qu'en face d'indications si précises et si frappantes pour quiconque a visité les localités, on se soit donné la peine de chercher une solution plus compliquée, avant de s'être assuré que celle-là fût impossible.

§ 6.

Forage et géologie du parcours du canal dans l'isthme de Suez.

Maintenant que l'on connaît la surface de l'isthme, il importe de connaître la nature du sol que le canal devra traverser quand il sera poussé jusqu'aux profondeurs minimum de huit mètres.

Les travaux de la Commission d'Égypte sont à cet égard assez peu satisfaisants. Le mémoire de M. Lepère fournit bien

quelques faits curieux sur la superficie de l'isthme. Mais on ne s'occupa presque point du sous-sol, et l'on ne fit guère que deux fouilles dans le lit de l'ancien canal, l'une à la station 16, et l'autre à la station 21. Ces fouilles étaient peu profondes, et elles semblent avoir eu pour but de satisfaire la curiosité, plutôt qu'elles ne se rattachent à un plan systématique d'investigations. On les mena jusqu'à quatre ou cinq pieds tout au plus, et elles donnèrent toutes deux des indications à peu près pareilles.

Dans la première (station 16) on trouva du sable gras, argileux, salin et très-humide. Dans la seconde, qui était un peu plus profonde (station 21), on découvrit du gypse par bancs, de la terre-glaise assez compacte, mêlée de sables, et d'une humidité saline.

Voilà tous les renseignements géologiques qu'a recueillis M. Lepère. Il est tout simple qu'il ne sentit pas le besoin d'en avoir davantage. Comme il se proposait de rétablir l'ancien canal et d'en suivre le cours autant que possible, il était bien assuré que le terrain était propre à tenir l'eau, puisqu'il l'avait jadis tenue. Les berges, encore subsistantes, du canal des Pharaons étaient un témoignage irrécusable et suffisant.

Pour nous, il ne pouvait en être de même, et un des soins principaux auxquels nous avons dû nous attacher, a été celui des forages. Nous en avons fait faire jusqu'à dix-neuf, de la mer Rouge à la Méditerranée, d'abord dans la rade de Suez, puis dans le seuil qui sépare Suez des Lacs amers, dans le bassin de ces lacs, dans le seuil du Sérapéum, dans le seuil d'El-Guisr, le point culminant de l'isthme, et enfin dans le lac Menzaleh. On peut voir par le cahier des forages, joint à ce rapport, quels sont les travaux détaillés et complets que nous avons fait faire. Nous nous bornerons à les résumer ici.

Le sol entier de l'isthme de Suez appartient à la formation tertiaire, comme la basse et la moyenne Égypte, et comme le grand plateau du désert libyque.

Deux premiers forages ont été pratiqués dans la rade de Suez sur le parcours du futur chenal : l'un sur le banc que l'on trouve à gauche, en entrant dans le port; l'autre, plus au nord, sur le banc isolé qui se trouve en face de Suez sur la

gauche. Le premier, de 11 mètres, a donné, de sa surface au fond, du sable jaune agglutiné, du gros sable un peu vaseux, du sable très-fin ocreux, et du sable argileux jaune. Le second, de 12 mètres, a donné des coquilles, du gravier et du gros sable agglutiné, qui forme comme une roche dure de 3m50 d'épaisseur, du sable jaune fin légèrement agglutiné, du gros sable roux, et du sable et petit gravier assez consistant.

Telle est la nature du sol que la drague devra creuser pour le chenal dans la rade de Suez. Il n'y aura de difficulté réelle que pour les 3m50 d'épaisseur, où le sable agglutiné est presque arrivé à l'état de pierre. Ce n'est pas du corail, comme on l'a dit quelquefois; mais c'est une matière très-dure, dont l'excavation exigera quelques efforts, plus grands qu'aucun de ceux que nous aurons à faire sur le reste du parcours.

Au nord comme à l'ouest de cette ville, s'étend une plaine qui présente une faible déclivité à la fois vers l'isthme et vers la partie du golfe comprise entre Suez et les montagnes de l'Attaka. Cette plaine complétement aride est formée de sable et de galet, le sable y dominant dans une forte proportion. En partant de Suez, et en suivant les bords du golfe au nord, les sables qu'on rencontre paraissent provenir des dépôts faits par les grandes marées. Ils sont empreints d'une humidité saline qui leur donne de la fixité.

Le troisième sondage, placé à 8 1/2 kilomètres de Suez, aux premiers vestiges du canal des Pharaons, sur le chemin des caravanes de l'Égypte à la Mecque, a donné 10 mètres d'argile plus ou moins sableuse, après une légère couche de sable peu agglutiné. Les deux digues de l'ancien canal, distantes en quelques endroits de 50 mètres, ont un relief de plus en plus prononcé à mesure qu'on s'avance au nord; et parfois ce relief n'est pas moindre que 5 ou 6 mètres. On commence à trouver quelques apparences de sulfate de chaux cristallisé et quelques galets, dont un très-petit nombre pénètrent dans la masse du sable.

Le forage nº 4, à 20 kilomètres de Suez environ, n'a guère donné non plus, après 2m30 de sable roux, que de l'argile tantôt compacte, tantôt sableuse et feuilletée, tantôt brune et très-grasse. Ce forage a été descendu jusqu'à près de 16 mètres.

Dans cette partie, il y a çà et là sur le sol quelques matériaux calcaires de grosseur variable. Mais ils ne tardent pas à disparaître quand on arrive aux Lacs amers.

Les sondages 3 et 4 indiquent donc clairement la nature des terrains que l'on aura à excaver dans le seuil qui sépare la mer Rouge des Lacs amers. Ce sont presque uniquement des argiles plus ou moins compactes, qui pourront résister à l'action des courants assez forts pour corroder des berges de sable. Vers la partie la plus élevée de ce seuil, le gravier est assez abondant et assez gros; mais il diminue vers le bassin des Lacs, pour disparaître ensuite tout à fait.

Les Lacs amers, dont la longueur n'a pas moins de 40 kilomètres, et qui sont depuis longtemps desséchés, sont divisés en deux bassins, un petit d'abord, et ensuite un plus grand qui est à la fois plus long et plus profond. La dépression qui les forme est peu sensible à l'œil dans la première partie, et l'on a quelque peine à la distinguer. Néanmoins, les apparences du sol ne sont plus les mêmes. Le fond est de sable mou et imprégné de sel. A droite et à gauche, un bourrelet horizontal indique l'ancienne laisse des eaux. Les coquilles, qu'on cessait de voir depuis Suez, se multiplient; et la végétation, qui manquait également, commence à se montrer de loin en loin, rare d'abord, pour devenir de plus en plus abondante jusqu'à l'extrémité septentrionale de l'isthme. De petits rhomboïdes de sulfate de chaux couvrent en plus ou moins grande quantité le fond des lacs, et, dans le petit bassin en particulier, ce sulfate est cristallisé en aiguilles.

Quatre sondages faits dans le petit bassin, le sol superficiel étant au niveau de la Méditerranée, ou étant à 4^m63, 4^m50 et 5^m40 au-dessous, ont donné, avec du sulfate de chaux, du sable et des coquilles, de l'argile brun-clair plus ou moins sableuse. Cette argile a aussi quelquefois l'apparence du limon du Nil.

Le grand bassin peut avoir à lui seul 25 kilomètres de longueur. Les premiers fonds sont recouverts de sable, de coquilles et de sulfate de chaux cristallisé. La partie la plus profonde est occupée par une couche épaisse de sel marin. Des bourrelets de petits galets et de coquilles, analogues à ceux

de la mer, accusent l'ancien rivage. Ces bourrelets, au nombre de trois, sont étagés à des hauteurs différentes.

Deux sondages ont été faits dans la partie la plus déprimée des Lacs amers : ce sont les neuvième et dixième. L'un, à 2m20 de profondeur, n'offre que des agglutinations de coquilles épaisses au plus de 20 centimètres, et le reste, de sulfate de chaux en aiguilles très-fines et de sel marin. L'autre, à 3m50, n'a absolument que du sel marin, qui, en cet endroit, paraît avoir de 7 à 8 mètres d'épaisseur, et fournirait une exploitation facile et profitable. A ces deux sondages, la superficie du sol est à 6m69 et à 7m35 au-dessous du niveau le plus bas de la Méditerranée. Ces masses de sel sont parfois placées sur des dépôts de vases venues du Nil, et il est probable qu'elles ont été produites par des eaux de source.

Une fois qu'on a passé le grand bassin des Lacs amers, on arrive au seuil du Sérapeum, et à partir de ce point, qui est presque le milieu de l'isthme, on ne trouve plus guère que des sables jusqu'à la Méditerranée, si ce n'est au forage 19, où il y a de la marne. C'est ce que prouve tout le reste des forages. Ainsi, un premier forage (nº 11), fait à la limite des Lacs et du Sérapeum, n'a donné que du sable et du petit gravier sur 8 mètres, et du sable de grosseur variable un peu argileux, assez compacte, sur 3m50. L'élévation du sol au-dessus des basses mers de la Méditerranée était en cet endroit de 3m40. Un second forage (nº 12), fait à l'autre extrémité du Sérapeum et sur la pente qui conduit au lac Timsah, n'a donné également que du sable mêlé à du petit gravier, du sable plus ou moins fin et du sable blanc ou rouge.

Après avoir franchi le seuil du Sérapeum, on trouve au nord, au-dessus du lac Timsah, le point appelé Scheik-Ennédek. C'est le tombeau d'un santon ainsi nommé. Ce point mérite d'être signalé, par ce qu'on avait pu croire un instant qu'il fournirait des matériaux utiles à la construction du canal. Mais il n'en est rien. Il est bien vrai qu'il y a dans ce lieu un banc de pierres calcaires. Mais il n'a qu'une épaisseur de 0m50. Il couronne un monticule de sable stratifié qui n'a aucune consistance. Ces pierres, dont les échantillons ont été mis sous les yeux de la Commission internationale, ont bien pu servir à

faire cet amas de matériaux qu'on a décoré du nom de tombeau. Mais elles ne pourraient être employées, minces comme elles le sont, à aucun ouvrage d'art. Tout au plus pourraient-elles servir au revêtement des banquettes du canal. On retrouve d'ailleurs du calcaire tout à fait analogue au sommet de la dune qui occupe à peu près la partie centrale du lac. Mais ce second calcaire n'a pas plus de qualité que le premier; et il faut renoncer à l'espérance d'avoir au milieu de l'isthme des matériaux dont on puisse faire un autre usage que celui qui vient d'être indiqué.

Quand nos collègues ont visité le lac Timsah, il était à sec dans sa partie méridionale. Il n'avait un peu d'eau que dans sa partie nord. C'est que la crue du Nil n'avait pas été très-forte en 1855, et que le fleuve n'avait pu arriver cette année jusqu'au lac. Mais sa présence était attestée partout, au pied des dunes et des tamariscs, par le limon qu'il y avait précédemment laissé, pareil à celui des plaines de la haute Égypte. Les dunes qui entrecoupent le lac doivent être très-anciennes, puisque, sur l'une d'elles, où se sont arrêtés nos collègues, on trouve de grandes quantités de poteries antiques. Les eaux qu'on voit dans le lac Timsah sont beaucoup plus salées que celles de la mer, et elles exhalent cette odeur d'hydrogène sulfuré que dégagent les ports où la mer est stagnante et sans marée. Cette excessive salure, qui n'empêche pas d'ailleurs les roseaux de croître en abondance sur les bords, tient sans doute aux bancs de sels sous-jacents que l'eau du Nil y fait fondre.

Les rivages du lac Timsah paraissent complétement fixés dans tout leur développement. Mais il est probable que jadis la mer Rouge est venue jusque dans ces lieux, car on y trouve, sous le limon, des coquillages pareils à ceux de cette mer, qui ne vivent pas dans la Méditerranée. A l'ouest, règne un cordon de dunes mobiles sur une étendue de 2 kilomètres à peu près, distantes du lac de 400 ou 500 mètres.

Deux forages (nos 15 et 16), opérés dans le lac Timsah, vers ses extrémités, n'ont donné que du sable de différentes couleurs et un peu argileux.

Au nord du lac Timsah, le seuil d'El-Guisr est, comme on sait, le point culminant de l'isthme; et il se trouve à 15 mètres

au-dessus des basses eaux de la Méditerranée. Comme tout le plateau un peu surélevé qui s'étend au nord de l'Ouadée, il consiste en un grand dépôt de sable, que les plantes et le petit gravier protégent contre l'action des vents. Il a évidemment toutes les apparences d'une fixité complète, et il relie en quelque sorte le plateau de l'Ouadée aux dépôts de sable qui s'étendent vers l'Orient et la Syrie, jusqu'à la chaîne arabique dont il semble faire une partie intégrante.

Le forage fait au seuil d'El-Guisr est naturellement le plus profond de tous ceux que nous avons eu à faire. Il descend jusqu'à 23m35 (forage nº 18). On y trouve, en allant de la surface au fond, du sable alternant avec de petites couches d'argile et de sulfate de chaux, du petit gravier, beaucoup de sable fin, et, pour les quatre derniers mètres, du sable presque lapidifié et du galet.

Sur la partie haute du Sérapeum, on distingue des traces d'anciens travaux de terrassement pour un canal; celui-là devait relier la mer Rouge à la branche pélusiaque; et la communication était ainsi plus directe entre les deux mers. C'était, autant qu'on peut le supposer, le canal dit de Néchos. On ne sait historiquement à qui l'on doit attribuer cette tentative. Mais il est certain qu'elle a été faite, soit par les Pharaons, soit par Amrou. Les berges de ce canal sont tout aussi apparentes que celles qu'on rencontre au nord de Suez jusqu'aux Lacs amers, et elles attestent également que le sol a la plus grande fixité dans son état actuel, qui remonte à tant de siècles.

Du seuil d'El-Guisr à Péluse, c'est-à-dire pendant treize lieues à peu près, le terrain présente partout de grandes ondulations à déclivité très-douce. Nulle part il n'est accidenté. Le gravier, devenu de plus en plus petit, a fini par disparaître entièrement. Le sable, assez ferme sous les pas, n'est nullement mobile sur la ligne du canal. Partout se montre la végétation du désert, et les buissons en sont assez épais pour qu'il soit impossible aux chameaux de les traverser. On pourra faire usage de ce combustible pour différents travaux.

Deux forages ont été faits dans le lac Menzaleh: l'un à son extrémité sud, et l'autre, à huit lieues plus loin, à la pointe où

le canal doit déboucher dans la Méditerranée. Le premier, fait au niveau de cette mer, a donné un peu de limon du Nil et d'argile sableux, et beaucoup de sable de mer. Le second a donné du sable de mer, du sable vaseux, et le reste, de la vase sableuse.

En résumé, on voit que le canal maritime de Suez, sur tout son parcours de 157,956 mètres, aura à traverser deux espèces principales de terrain: d'abord, des argiles, de Suez aux Lacs amers; puis, des sables fixes, des Lacs amers à son embouchure, dans la baie de Péluse.

Quant aux sables mobiles qui, dans l'opinion commune, doivent menacer la conservation et la durée du canal, c'est une chimère qui n'a pas le moindre fondement. Les observations directes faites sur les lieux par nos collègues démontrent que le sol entier de l'isthme est parfaitement fixé, soit par le gravier qui le couvre, soit par la végétation. Ce qui le démontre plus péremptoirement encore, c'est la persistance, après tant de siècles, des vestiges considérables qu'y ont laissés les anciens travaux de canalisation. Si les mouvements des sables avaient sur le sol de l'isthme l'action qu'on a prétendu leur attribuer, il y a longtemps que tous ces vestiges auraient disparu; au lieu d'avoir, comme ils ont encore, 5 ou 6 mètres de haut, ils seraient ensevelis et invisibles, comme le sont tant de monuments dans bien d'autres parties de l'Égypte. L'existence seule de la vaste dépression des Lacs amers prouve que ces déplacements de sable transporté par le vent sont d'assez peu d'importance; car il y a longtemps que cette dépression même en serait comblée, tout immense qu'elle est, s'ils étaient ce qu'on suppose. Un autre fait non moins significatif, quoique matériellement très-petit, et que nos collègues ont également constaté, c'est que les traces d'un campement, fait l'année précédente, près de l'antique Migdol, étaient demeurées parfaitement intactes, et que le mince bourrelet qu'on élève autour des tentes, loin d'être effacé, avait les arêtes aussi vives que s'il eût été de la veille.

Ainsi, ni la surface du sol, ni la nature du sous-sol ne présentent le moindre obstacle à l'établissement ou à la conservation du canal.

CX

OPINION DE M. LE GÉNÉRAL ALBERT DELLA MARMORA, A PROPOS DE LA GÉOLOGIE DE L'ISTHME.

Le 9 novembre 1856.

Le général Albert della Marmora, sénateur du Piémont, frère du général de ce nom qui a commandé l'armée italienne en Crimée, est un géologue très-distingué. Il a consacré trente années à l'étude de tous les terrains dont sont composées l'île de Sardaigne et les plages occidentales de la Méditerranée, ainsi que de ses îles diverses, et analysé les travaux de M. Renaud et de M. Negrelli, membres de la Commission internationale. Dans les renseignements exacts que ses travaux contiennent, M. Albert della Marmora trouve des points de comparaison très-frappants avec les faits qu'il a lui-même observés, soit en Sardaigne, soit sur d'autres parties de la côte de la Méditerranée. Ces faits peuvent, selon lui, jeter beaucoup de lumière sur les causes qui ont amené dans des temps très-reculés le desséchement de l'isthme de Suez. En Sardaigne, près de Cagliari, une grande vallée appelée Campidano offre des Lacs desséchés qui ont beaucoup de ressemblance avec les lacs amers, et dont le fond est également tapissé d'une croûte épaisse de sel. Il paraît que le desséchement de ce lac se rapporte à l'époque du grand phénomène géologique que les savants d'Italie désignent sous le nom de *soulèvement du Ténare*. C'est à un soulèvement de ce genre que M. Albert della Marmora croit devoir attribuer le des-

séchement de l'isthme, jadis recouvert par la mer comme les lacs de Campidano. M. Albert della Marmora croit donc que le terrain de l'isthme de Suez n'appartient pas tout à fait aux dépôts tertiaires proprement dits, et qu'il appartient à une époque un peu plus récente, celle du soulèvement particulier qu'il désigne.

CXI

A MADAME DELAMALLE, A PARIS.

(Suite du Journal.)

Caire, le 22 novembre 1856.

Je suis arrivé le 22 à Alexandrie, où le vice-roi avait donné l'ordre de me recevoir et de me faire partir pour le Caire par un train spécial. Le prince m'attendait à son palais de Kasr-el-Nil, où il m'a fait loger avec lui. Ses premières paroles, en me voyant, ont été celles-ci : — « *Votre venue me raccommode avec l'humanité.* » Il m'a fait la confidence de tous ses ennuis ; ce qui l'affectait le plus, c'était l'envoi en Égypte d'émissaires qui cherchaient à le déconsidérer aux yeux du peuple et à agir sur l'esprit de l'armée. — J'ai cherché à atténuer ses chagrins, en lui représentant qu'il y avait certainement de l'exagération dans les rapports qui lui étaient faits. Il me parla alors de son projet de s'éloigner momentanément de l'Égypte et d'aller visiter les populations du Soudan et du Sennaar qui, loin de l'autorité centrale, gémissaient depuis quarante années dans la plus dure oppression. — Je le félicitai d'avoir conçu ce projet, et je lui promis de l'accompagner aussi loin qu'il voudrait aller. — Le voyage est résolu. Il servira au canal. Soyez sans inquiétude et dites à Saint-Hilaire que je compte sur lui pour me remplacer. M. Ruyssenaers veillera à tout en Égypte.

CXII

A M. RICHARD COBDEN, MEMBRE DU PARLEMENT,
A LONDRES.

Caire, le 22 novembre 1856.

Il y a deux ans, je vous annonçais la résolution prise par Mohammed-Saïd, vice-roi d'Égypte, de faire ouvrir l'isthme de Suez par un canal maritime. C'était au moment même où nos deux pays s'unissaient pour la guerre que j'appelais votre attention sur une œuvre de paix, de progrès et de civilisation. J'invoquais le concours de votre influence et de vos lumières, dans le cas où quelques membres de l'aristocratie, maîtres de la direction des affaires, seraient aveuglés par d'anciens préjugés, par d'étroits sentiments d'exclusivisme ou de rivalité, et tenteraient de s'opposer à l'exécution d'une entreprise d'intérêt universel.

Depuis lors, j'ai eu l'occasion de vous entretenir personnellement de cette intéressante question. Je vous ai prévenu que les résistances auxquelles je m'étais attendu s'étaient réalisées, mais que, dans un pays de libre discussion comme le vôtre, je considérais qu'il fallait avant tout éclairer l'opinion publique encore mal renseignée et lui démontrer nettement la praticabilité de l'entreprise.

Ce travail sur l'opinion publique a été opéré. Les ingénieurs les plus expérimentés de l'Europe ont visité les localités, ont publié leur rapport définitif; des capitaux se sont offerts pour commencer l'exécution; le vice-roi d'Égypte s'est mis lui-même à la tête d'une entreprise que

soutient la presse de l'Europe et de l'Amérique avec unanimité et énergie; enfin l'adhésion des gouvernements a marché d'accord avec le sentiment public.

Une seule difficulté s'est présentée; c'est l'opposition de votre gouvernement, qui, par l'influence de son ambassadeur à Constantinople, a réussi à faire suspendre la formalité de la ratification demandée à la Porte par le vice-roi en faveur d'une concession qu'il avait légalement accordée.

Dans une cause aussi juste, les ressources ne me manqueront pas pour vaincre cet obstacle contre lequel j'ai cru, jusqu'à présent, inutile de lutter, parce qu'il ne pouvait pas encore entraver la marche de l'entreprise, et que toutes les études préliminaires n'étant pas terminées, nous n'étions pas en mesure de faire procéder à l'exécution.

Dans quelque temps, la situation changera ; mais en attendant, et pour éviter, s'il est possible, les inconvénients qui résulteraient d'un conflit, vous ne serez pas étonné que je veuille continuer à m'adresser à la raison publique.

Mon opinion est que toute cette affaire est de nature à réveiller de mauvais sentiments entre la France et l'Angleterre, lorsqu'il serait si essentiel de voir l'union sincère des deux peuples succéder à l'union incertaine et déjà affaiblie des deux gouvernements. Si, d'un côté, le pays qui a proclamé la liberté du commerce est si peu d'accord avec lui-même dans une question de liberté de transactions internationales, et si, d'un autre côté, la France acquiert la persuasion que ses anciens alliés ont pour elle deux poids et deux mesures, il est évident que tous les efforts des hommes raisonnables échoueront un



jour devant une nouvelle explosion des anciens préjugés qui ont si longtemps séparé les deux nations.

Comment voulez-vous, en effet, que l'on puisse croire, sur le continent, à la sincérité de l'Angleterre, à son amour du progrès universel, de la civilisation et de la richesse publique, s'il est constaté que l'Angleterre, où l'opinion est souveraine, laisse son gouvernement maintenir son incroyable opposition au canal de Suez, entreprise particulière, qui ne peut même justifier par son origine, sa constitution et son but, auçune susceptibilité de politique rivale? Comment les apôtres du libre échange et de la concurrence pourront-ils propager leurs doctrines, lorsque les deux membres les plus importants du cabinet, qui figuraient naguère dans leurs rangs, ne consentent point, par crainte et par horreur de la concurrence, à laisser supprimer une langue de terre qui sépare les deux plus opulentes mers et oppose une faible barrière à toutes les marines du globe?

Un de vos plus grands ministres prononçait les paroles suivantes, dans une séance de la Chambre des communes, dont le vote a fait sa gloire :

Vous avez à prononcer entre le progrès vers la liberté et le retour à la prohibition; vous choisirez la devise où se manifestera la politique commerciale de l'Angleterre; sera-ce : *Avance* ou *recule?* Lequel des deux mots convient le mieux à ce grand empire? Considérez notre position, les avantages que nous ont accordés Dieu et la nature, la destinée qui nous attend. Nous sommes placés à l'extrémité de l'Europe occidentale comme le principal anneau qui lie l'ancien au nouveau monde. Les découvertes de la science et les perfectionnements de la navigation nous ont déjà mis à dix jours de Saint-Pétersbourg et nous mettront bientôt à dix jours de New-York. Une étendue de côtes plus grande, en proportion de notre population et de

la superficie de notre sol, que n'en possède aucune nation, nous assure la force et la supériorité maritimes. Le fer et le charbon, ces nerfs de l'industrie, donnent à nos manufactures de grands avantages sur celles de nos rivaux. Notre capital surpasse celui dont ils peuvent disposer. En invention, en habileté, en énergie, nous ne cédons à personne. Notre caractère national, les institutions libres sous lesquelles nous vivons, notre liberté de pensée et d'action, une presse sans entraves qui répand rapidement les découvertes et les progrès; toutes ces circonstances nous placent à la tête des nations qui se développent naturellement par le libre échange de leurs produits. Est-ce là un pays qui peut redouter le commerce? un pays qui ne puisse prospérer que dans l'atmosphère artificielle de la prohibition? Choisissez votre devise : *Avance* ou *recule.*

C'était le 27 mars 1846, que sir Robert Peel s'exprimait ainsi, et lorsque, plus tard, la loi de liberté revenait à la Chambre des communes, approuvée par la Chambre des lords, le célèbre ministre ajoutait :

Le nom qui doit être et qui sera placé en tête de ce succès, n'est ni le nom du noble lord (John Russell) qui dirige le parti dont nous avons le concours, ni le mien; c'est le nom d'un homme qui, par des motifs purs et une infatigable énergie, a fait appel à notre raison à tous, et nous a forcés de l'écouter, par une éloquence d'autant plus admirable qu'elle était sans prétention et sans ornement; c'est le nom de *Richard Cobden.*

Il vous appartient aujourd'hui, armé de l'expérience des dix dernières années de prospérité et de progrès, assurées à l'empire britannique par le triomphe de votre système, de maintenir le principe de la libre concurrence, déserté par quelques-uns de vos anciens compagnons de lutte, et de poser de nouveau à vos compatriotes le dilemme : *Avance* ou *recule.* La force de vos convictions et de l'opinion publique ne manquera pas de vous faire rem-

porter un succès auquel sont certainement intéressés l'honneur et le profit de l'Angleterre.

Je ne doute pas que la question que je vous soumets ne soit portée au parlement britannique. Si vous voulez bien en accepter la défense, mon ami et collaborateur M. Barthélemy Saint-Hilaire, membre de l'Institut, vous donnera tous les renseignements que vous pourrez désirer ; il se conformera à vos avis, et lorsque le moment sera venu, il se mettra d'accord avec vous et avec d'autres amis.

Je le charge de vous transmettre cette lettre et d'établir avec vous des rapports que, j'en suis convaincu, vous serez heureux d'entretenir avec un homme aussi honorable et aussi distingué.

CXIII

NOTE POUR S. A. LE VICE-ROI SUR LE BATIMENT QUI DOIT RESTER MOUILLÉ TOUT L'HIVER EN RADE DE PÉLUSE.

Caire, le 24 novembre 1856.

Conformément aux instructions des membres marins de la Commission internationale, un capitaine au long cours, M. Philigret, a été engagé à Marseille et se trouve actuellement à Alexandrie, pour se rendre dans la baie de Péluse, et y rester mouillé pendant six mois à l'endroit qui lui a été indiqué.

Son Altesse est priée de faire donner des ordres au ministre de la marine, à Alexandrie, pour que tout ce qui sera nécessaire au capitaine Philigret pour l'accomplissement de sa mission, lui soit fourni, sur la demande de M. Ruyssenaers. Mougel-Bey a déjà donné des indications, à ce sujet, au ministre de la marine.

Note du 25 novembre 1856.

Les ordres du vice-roi ont été immédiatement donnés, et, pendant notre voyage en Nubie, ils seront exécutés tant pour ce qui concerne la mission du capitaine Philigret que pour la continuation des opérations dans l'isthme.

TABLE DES MATIÈRES

PARIS. — TYPOGRAPHIE A. POUGIN, 13, QUAI VOLTAIRE. — 2290.

